7

STRASSENBAHN MAGAZIN



Ausbau in Augsburg
Wo der Betrieb hin will, was die Probleme sind



PCC-Rückkehr in Texas
Darum setzt El Paso auf eine „neue Tram in alt"

Juli 2019
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Überland-Romantik
WUPPERTAL – SOLINGEN
vor 50 Jahren

Wie die Linie 5 ging
und die Bergischen Museumsbahnen kamen

Ehemalige Kölner in Österreich
So wurden die Vorortbahn-Züge zu Lokalbahn-Klassikern

Dank dem Ehrenamt!

Seit 50 Jahren besteht der Verein Bergische Museumsbahnen. An der Haltestelle Greuel enden die regulären Fahrten mit den Nostalgiewagen des Vereins
MICHAEL BEITELSMANN

In diesem Jahr feiern die Aktiven bei den Bergischen Museumsbahnen (BMB) ihr 50. Gründungsjubiläum. Was sie geschaffen haben, kann sich sehen lassen. Da ist nicht nur eine „Spielwiese für Bahnverrückte“ entstanden, die Modellbahn im Maßstab 1:1 mit ihren Sammlerstücken spielen wollen, sondern längst ein mindestens regional bedeutsamer touristischer Anziehungspunkt. Auch aus museologischer Sicht ist es ein wertvoller Ansatz, die nostalgischen Fahrzeuge in ihrer natürlichen Umgebung im öffentlichen Fahrgasteinsatz zu zeigen – und nicht nur als verschlossene und verstaubte Ausstellungsstücke in einer Halle. Doch der Weg dahin war mühsam, von der Gründung bis zum regulären Fahrgastbetrieb brauchte es 23 Jahre.

Wie in unserer großen Geschichte ab Seite 57 nachzulesen ist, bedurfte es neben der Hartnäckigkeit der Projektbegründer und großzügigen Spendern verschiedener begünstigender Faktoren für den heute zu feiernden Erfolg. Bei allem Einsatz der Enthusiasten vor Ort braucht es darüber hinaus dem Vorhaben gewogene Mitarbeiter bei den Anrainerkommunen, Pressevertreter, die positiv und ausdauernd über das ehrenamtliche Engagement berichten. Und last, not least braucht es für einen funktionierenden Museumsbetrieb Mitarbeiter und – noch besser – Führungskräfte bei Verkehrsbetrieben, die über ihre vertraglich verankerten Pflichtaufgaben hinaus Geschichtsbewusstsein zeigen und mit Rat, Tat und manchmal schlicht mit betriebsnotwendigem Material zur Seite stehen. So können zum Beispiel ausgediente Gleise oder Masten bei Museumsstrecken oft noch gute Dienste leisten. Das Engagement der Stadt Wuppertal war bei den BMB gegeben, und so entstanden im Umfeld weitere touristische Ausflugsziele. Doch liegt mit dem durch Anwohnerklagen verhinderten Fahrbetrieb auf dem letzten Streckenstück bis Möschenborn auch ein Schatten auf all den musealen Bemühungen.

Ein Beispiel für die Symbiose aus Betrieb und Museumsverein bietet Leipzig. Hier eröffnete im Mai das Straßenbahnmuseum am neuen, vergrößerten Standort. Ein Kraftakt, den die Leipziger Verkehrsbetriebe mittrugen und der trotz der Wehmut über das aufgegebene „familiäre“ Depot Möckern jetzt für den Verein bessere Bedingungen und eine zentrumsnähere Lage bietet. Auch in Stuttgart, München, Nürnberg, Düsseldorf oder Dresden sind die Museen bestens bei den örtlichen Nahverkehrsbetreibern integriert, findet die Arbeit der Museumsaktiven Wertschätzung. Im Gegenzug schmücken sich die Betriebe gern mit den historischen Wagen.

All das ist letztlich nur möglich dank des – meist ehrenamtlichen – Engagements vieler. Der schönste Lohn dafür sind gut mit Fahrgästen gefüllte Museumswagen, als Ausgleich für die Mühen, den erheblichen Zeiteinsatz und oftmals langen Atem der Vereinsmitglieder. Dieses Engagement sollten wir unterstützen. Steigen auch Sie mal wieder ein und nutzen Sie die gerade jetzt im Sommer vielfältigen Angebote. Vielleicht wird sogar Ihr Interesse geweckt, in einem Verein mitzuwirken?



Michael Sperl
verantwortlicher Redakteur
STRASSENBAHN MAGAZIN

Wie kann man über Besuche hinaus das Engagement der Vereine für Museumsstraßenbahnen unterstützen?

Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 81)



Inhalt

TITEL Wie die Überland-Straßenbahn Wuppertal – Solingen ging und was davon blieb . . . 56

▶ Betriebe

Schatten am Ende des Tunnels? TITEL 16

Augsburgs Tram im Wachstum – Die Straßenbahn wird durch umfangreiche Baumaßnahmen im Stadtzentrum wie an der Peripherie auf zukünftige Anforderungen vorbereitet. Doch ausstehende Entscheidungen über die Trassierung neuer Straßenbahnstrecken verzögern die Entwicklung

Neue Farben an der Neiße 24

Görlitzer Straßenbahn ist wieder kommunal – Seit 1. Januar 2019 führen anstelle der Transdev-Tochter Verkehrsgesellschaft Görlitz (VGG) die Görlitzer Verkehrsbetriebe (GVB) den östlichsten deutschen Straßenbahnbetrieb. Die Stadt möchte den Nahverkehr wieder stärker selbst gestalten

„Russisches Ruhrgebiet“ 30

Trams am Schacht in Prokopjewsk – Die Straßenbahn in der sibirischen Industriestadt fährt heute noch im Schatten der Fördertürme wie im Ruhrgebiet vor 50 Jahren. Aber mit jahrzehntelanger „Verspätung“ machen nun auch hier die Zechen dicht – und mit ihnen die ersten Linien ...

PCC-Revival in der Wüste TITEL 34

Nach 44 Jahren wieder Streetcars in El Paso – Vom Schrottplatz gerettete und rekonstruierte PCC-Wagen rollen seit Ende 2018 durch die texanische Großstadt und bringen das alte Flair zurück in die „Sun City“ an der mexikanischen Grenze. Teile der Neubaustrecken folgen den ehemaligen Gleisverläufen des stillgelegten Systems

▶ Fahrzeuge

EVO(lution) im Osten.......................... 40

Neuer tschechischer Großraumwagen EVO 1 – Das Hersteller-Konsortium Aliance TW-Team stellt kostengünstig Niederflurtrams her. Die Verkehrsbetriebe in Olmütz beschafften zuerst eine Serie des neuen Typs

Ex-Kölner im Exil TITEL 42

Kölner Vorortbahnwagen in Österreich – Auf der von Stern & Hafferl betriebenen Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg fahren noch heute zwei Doppelzüge, die 1953 ihre Karriere in Köln begannen. Insgesamt gelangten in den 1970er-Jahren acht Züge vom Rhein an die Donau. Den Großteil ihrer Einsatzzeit verbrachten sie bei der Linzer Lokalbahn

Neuer Komfort auf Schienen................ 48

Zwillingszug bei der Bonner BGM – Die ersten dreiachsigen Triebwagen der Straßenbahn Bonn – Bad Godesberg – Mehlem (BGM)

RUBRIKEN

Bild des Monats	6	Fundstück	68
Journal (Kurzmeldungen)	8	Forum: Leser, Medien	80
Nächster Halt	23	Impressum	81
Einst & Jetzt	54	Vorschau	82



Augsburg: Wie die Fuggerstadt das Netz erweitert 16



Kölner im Exil: Westwaggon-Züge in Oberösterreich 42



El Paso: Straßenbahn-Rückkehr nach 44 Jahren 34



Freiburg: Vergangene Tram-Romantik im Breisgau 50

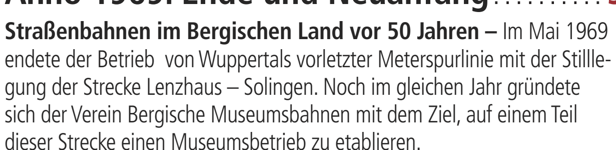
▶ Geschichte

■ **Romantik mit Esslingern und Sputniks** .. 50

Freiburger in den 1980ern – Die Breisgau-Straßenbahn boomt – doch das war nicht immer so: Bis in die 1980er-Jahre bestand das Netz fast nur aus zwei sich im Zentrum kreuzenden Ästen und es dominierten Kurzgelenk-Vierachser. Neben Esslinger GT4 kamen auch noch die drei Sputniks zum Einsatz, die ihren Teil zum besonderen Reiz des Betriebes beitrugen

■ **Anno 1969: Ende und Neuanfang** TITEL 56

Straßenbahnen im Bergischen Land vor 50 Jahren – Im Mai 1969 endete der Betrieb von Wuppertals vorletzter Meterspurlinie mit der Stilllegung der Strecke Lenzhaus – Solingen. Noch im gleichen Jahr gründete sich der Verein Bergische Museumsbahnen mit dem Ziel, auf einem Teil dieser Strecke einen Museumsbetrieb zu etablieren.



■ **Quietschend in den Mai** 70

Hannover: Nostalgiefahrten zum Maifeiertag – Alljährlich am 1. Mai lädt der Förderverein Straßenbahn Hannover zur Mitfahrt in historischen ÜSTRA-Fahrzeugen von Rethen über Gleidingen nach Sarstedt ein.

■ **Grandiose Show zum 150.!** 72

Brüssel feierte am 1. Mai 2019 seine Straßenbahn – Viele helfende Hände ermöglichten in Belgiens Hauptstadt zum Jubiläum 150 Jahre Straßenbahn nach rund vierjähriger Vorbereitung ein noch nie dagewesenes Tram-Fest der Superlative mit 69 Wagen und 50.000 Gästen

STRASSENBAHN im Modell

Spiegel-Tw und Sprengwagen 76

Motorisierung des Atlas-Standmodells des Karlsruher Spiegelwagens 100 und ein H0-Eigenbau-Tw gegen Staub und Unkraut



Titelmotiv

Tw 113 auf der Kohlfurther Brücke; hier überquerte die Meterspurlinie 5 bis 1969 die Wupper. Seit einem halben Jahrhundert ist die Straßenbahn-Verbindung zwischen Wuppertal und Solingen Geschichte

FRITS VAN DER GRAGT, BILDSAMMLUNG VDVA

Rücktitel

Die 14 dreiteiligen GT6N-Niederflurwagen der VAG Nürnberg werden derzeit bei IFTEC in Leipzig modernisiert und erhalten dabei auch eine etwas veränderte Außenlackierung. Tw 1005 ist derzeit aber noch in ursprünglicher Ausführung unterwegs, wie hier im August 2018 vor der Nürnberger Burg

FREDERIK BUCHLEITNER

Zustieg nur mit Gummistiefel!

In der ukrainischen Hauptstadt Kiew wird der Straßenbahnbetrieb auf zwei Teilnetzen rechts und links des Dnepr durchgeführt, nachdem die Tram über die Paton-Brücke bereits seit 2004 eingestellt ist. Rechts des Dnepr liegt der zentrale Kontraktowa-Platz, einer der ältesten Plätze der Stadt. Dieser ist nicht nur End- und Umsteigepunkt der Straßenbahnlinien 12, 14, 16, 18, 19, ebenso besteht hier Anschluss zur Metro. Am verregneten 29. April 2019 gaben sich hier die T3SU Nr. 5989, 5772, 5577 und 5798 ein Stelldichein. CHRISTIAN SACHER




18
5577
5798
PENCIL
ROSHEN
САМСОН

STRASSENBAHN MAGAZIN **Journal**

■ **Meldungen aus Deutschland, aus der Industrie und aus aller Welt**

Straßenbahnhof Wittenberger Straße ist jetzt Heimat für die Museumsflotte

Neues Straßenbahnmuseum in Leipzig



Panorama der jetzt als Museum genutzten Wagenhalle am Eröffnungstag, dem 19. Mai 2019. Die siebengleisige Halle ermöglicht die Unterbringung der gesamten Museumsflotte und weist zudem einen großzügigen Vorplatz mit genügend Fläche für Veranstaltungen auf RONNY DAUER (3)

■ Die „AG Historische Nahverkehrsmittel Leipzig e.V." konnte mit tatkräftiger Unterstützung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) den Umzug des Leipziger Straßenbahnmuseums in die im Stadtteil Eutritzsch gelegene Apelstraße im Wesentlichen abschließen. Erstmals am 19. Mai lud der Verein zum Besuch am neuen Standort auf dem Betriebsgelände des Straßenbahnhofs Wittenberger Straße, wo sich nun sämtliche in Obhut des Vereins liegende Exponate dem interessierten Publikum präsentieren. Zuvor residierte die Museumssammlung seit 1998 offiziell im Depot Leipzig-Möckern an der Georg-Schumann-Straße, welches nun offiziell stillgelegt ist.



Ausfahrten mit den Zweiachserzügen des Museumsbestandes sind stets beliebt, hier Tw 179 mit Beiwagen 86 bei der Ausfahrt aus dem Museumsgelände

Mehr Platz und bessere Anbindung

Der neue Standort gehört zu den ältesten Betriebshöfen der Stadt. Das Gelände bietet ausreichend Platz, um – anders als in Möckern – die gesamte Sammlung des Vereins zu zeigen. Diese Zusammenstellung von Zeitzeugnissen der Geschichte des öffentlichen Leipziger Personennahverkehrs umfasst beachtliche 38 Wagen, von den Pferdebahnwagen bis zum Tatra. Die Exponate sind dabei zu einem großen Teil betriebsfähig und meist im Originalzustand restauriert. Der Straßenbahnhof Wittenberger Straße bietet mit seinem Innenhof außerdem einen großzügig bemessenen Platz für Veranstaltungen, überdies ist die Anbindung an das Schienennetz zentraler und damit besser als in Möckern.

„Mithilfe vieler ehrenamtlicher Kollegen sind wir in den letzten Monaten Stück für Stück umgezogen, um den Besuchern am neuen Standort Straßenbahngeschichte präsentieren zu können. In der Apelstraße bieten wir Inte-

ressierten einen Blick in unsere Arbeit, auch wenn der Umzug der Werkstatt noch nicht ganz abgeschlossen ist. Wir freuen uns über den erhaltenen historischen Ort, den ehemaligen Straßenbahnhof Wittenberger Straße, einer der ältesten Betriebshöfe der Leipziger Straßenbahn", so Jürgen Süß, der 1. Vereinsvorsitzende der AG Historische Nahverkehrsmittel.

Seit 1896 in Betrieb

Gebaut hat den neuen Straßenbahnhof 1896 die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt), zur Aufnahme des elektrischen Fahrbetriebs. Schon 1898 gab es Erweiterungen, die Anlage stellte das Hauptdepot der LESt dar. Nach Fusion von LESt und GLSt zur Großen Leipziger Straßenbahn trug die Anlage die Betriebsbezeichnung „Werkstätten II". Mit Eröffnung der Hauptwerkstatt Heiterblick verlagerten sich die zuvor schwerpunktmäßig in den „Werkstätten II" durchgeführten Arbeiten dorthin und die Wittenberger Straße diente fortan wieder der Wagenabstellung, später auch erneut als Werkstätte, vor allem für die Gotha-Gelenkzüge, später die Tatras und zuletzt die NGT8.

Die nächsten Öffnungstage des Museums sind am 21. Juli, 18. August und 15. September 2019, jeweils von 10 bis 17 Uhr. Dann bringt jeweils eine Sonder-Straßenbahnlinie 21E die Besucher stündlich aus der Innenstadt direkt zum Museum. An den Öffnungstagen werden außerdem zusätzliche Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen ausgehend vom Museum angeboten. Die Abfahrtszeiten der Sonderlinie 21E sowie weitere Informationen rund um das Museum finden sich online unter www.strassenbahnmuseum.de MSP/PM

Den Zubringer vom Stadtzentrum und Hauptbahnhof übernimmt die Linie 21E, hier mit Gotha-Gelenkwagen 1206

Hamburg

Baufortschritt bei U-Bahn-Werk

■ In Hamburg-Billstedt kommen die Bauarbeiten an einer neuen Waschanlage auf der stadtwärtigen Seite der – ebenfalls im Bau befindlichen – Legienbrücke und einer neuen U-Bahn-Werkstatt voran. Die Anlage soll nach Fertigstellung die Wartung für die U-Bahnzüge der Linien U2 und U4 übernehmen, denn die bestehende Hauptwerkstatt stößt an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Senke zwischen den beiden außen liegenden Betriebsgleisen der U-Bahn war bislang – von der Billstedter Abstellanlage abgesehen – unbebaut, ein alter Bebauungsplan sieht hier sogar Wohnhäuser vor. Die Gleisarbeiten gestalten sich offensichtlich mühsam, weil Schienenbauzüge hier nicht "passen"; zunächst existierte auch noch eine provisorische Zufahrt für den Brückenbau. FBT

Offenbach

Wiedereinführung der Straßenbahn?

■ Rund 24 Jahre nach der Stilllegung der Frankfurter Linie 16 in der Offenbacher Innenstadt denken Politiker aus Frankfurt und Offenbach laut über einen neuen Anlauf für die Reaktivierung der Straßenbahn nach. Diskutiert wird eine Ringbahn zwischen Fechenheim und Oberrad über Offenbach. Zuvor hatte der Offenbacher Oberbürgermeister vorgeschlagen, die seit 1996 an der Stadtgrenze endende Frankfurter Linie 16 über die Kaiserstraße zum Hafen und weiter über den Main bis nach Fechenheim zu führen. Im Koalitionsvertrag der Frankfurter Mehrheitsfraktionen von CDU, SPD und Grünen ist ebenfalls eine Verlängerung der Linie 16 nach Offenbach enthalten. Auch der hessische Verkehrsminister und der Verkehrsclub Deutschland sprechen sich für eine Straßenbahn in Offenbach aus. Völlig offen ist bei all dem bisher aber die Frage der Finanzierung der Projekte. Selbst bei Ausschöpfung aller Fördertöpfe bei Bund und Land dürfte die Stadt Offenbach kaum die nötigen Eigenmittel aufbringen können. Der Oberbürgermeister will nun zunächst ein Finanzierungskonzept entwickeln. MBE

Mülheim

Neuer Kahlschlag in der Diskussion

■ Ende Mai haben die Betreiber Ruhrbahn und Stadt Mülheim unter dem Arbeitstitel „Netz 23" neue radikale Spar-

Hamburg: Die neue Waschanlage für die U-Bahn im Betriebsbahnhof Hamburg-Billstedt nimmt langsam Gestalt an FRANK BERNO TIMM



Potsdam

■ Die Chefs der Verkehrsbetriebe in Potsdam (ViP), Martin Grießner und Oliver Glaser, wurden im Mai abberufen. Hintergrund sind Verstöße bei der Vergabe eines Beratungsauftrags zur Entwicklung des neuen Stadtteils Krampnitz. Zudem sollen die Chefs zu spät über Millionen-Mehrkosten für die Tram nach Krampnitz informiert haben. Dabei ist die alte Kostenschätzung fragwürdig, allein die für den Fahrbetrieb nach Krampnitz nötigen fünf neuen Bahnen schlagen mit etwa 20 Millionen Euro zu Buche, eine – topografisch bedingt – komplizierte Trasse gilt als weiterer Kostentreiber. MSP

Frankfurt

■ Paketdienstleister Hermes und die Frankfurter Verkehrsgesellschaft (VGF) testeten im April in einem Pilotprojekt die Paketzustellung per Straßenbahn und Lastenfahrrad. Dabei fuhren zwei Trams pro Tag eine Tour vom Gutleutviertel aus zur Messe. Dort gingen die Ladungen für die Feinverteilung weiter an Fahrradkuriere. Die Frankfurter Hochschule hat die Tests wissenschaftlich begleitet, unter anderem zur Analyse des betriebswirtschaftlichen Nutzens und zur möglichen Weiterentwicklung der Idee. Mit der „Logistiktram" wollen die Stadt und die Projektpartner die Umwelt und den Innenstadtverkehr entlasten. MSP

München

■ Seit April sind alle neun zweiteiligen T2-Avenio zugelassen und auf den Linien 12 und 22 im Einsatz. Im Anschluss startete das Inbetriebnahmeverfahren der dreiteiligen Avenios. Am 13. Mai begann dies mit der Freigabe der Probefahrten durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) und der Überführung von drei T3-Wagen vom Betriebshof 2 in die Hauptwerkstätte mit anschließenden Bremsprobefahrten auf dem dortigen Bremsgleis. Die Wagen 2751 bis 2753 dienten in den Folgewochen zur Typenzulassung und sollten vorbehaltlich der Freigabe der Aufsichtsbehörde noch Messfahrten absolvieren. FBL

kurz gemeldet kurz gemeldet kurz gemeldet kurz gemeldet kurz gemeldet kurz gemeldet kurz gemeldet



Mülheim: Die 102 soll künftig nicht mehr in Uhlenhorst, sondern am Broicher Friedhof enden, hier Flexity 8006 zwischen Heuweg und Waldschlösschen unterwegs in Richtung Uhlenhorst FREDERIK BUCHLEITNER



Düsseldorf: Nicht gut steht es aktuell um das Sanierungsprogramm der NF6, hier Tw 2102 als einer der wenigen bereits fertigen Wagen im neuen Erscheinungsbild MICHAEL BEITELSMANN

pläne für den Nahverkehr der Ruhrmetropole publik gemacht. Diese sehen eine pauschale Kürzung der Verkehrsleistung um 30 Prozent beziehungsweise jährlich fast 1,6 Millionen gefahrener Kilometer vor und sollen dabei – so der Wunsch der Planer – jährliche Einsparungen von sieben Millionen Euro bis 2023 bringen. Die Planer kalkulieren mit jährlich 8,2 Millionen Euro geringeren Betriebsausgaben bei geschätzten Erlösverlusten von einer Million Euro. Dafür soll unter anderem die Tramlinie 104 komplett entfallen – nicht nur wie bereits forciert die Kahlenbergstrecke, sondern auch die Strecke zwischen Stadtmitte und Abzweig Aktienstraße in Essen. Die 102 soll künftig nicht mehr in Uhlenhorst, sondern am Broicher Friedhof enden, und die Duisburger 901 soll nicht mehr auf Mülheimer Stadtgebiet fahren sondern dort durch einen „Metrobus" ersetzt werden. Im Ruhrtunnel würde dann ohne die 901 nur noch die Linie 102 fahren; angesichts von Fördermittelbindungen stehen hier mögliche Rückforderungen im Raum. Im Entwurf des Nahverkehrsplans ist daher eine Verlängerung der U18 zwischen Hauptbahnhof und Hochschule Ruhr West als Untersuchungsgegenstand enthalten, um diese Linie innerhalb Mülheims mit sinnvoller Verlängerung doch weiter zu betreiben. Die Oberhausen-Mülheimer Gemeinschaftslinie 112 soll künftig am Oppspring oder der Tilsiter Straße enden. Weitere Punkte aus dem Kahlschlagkonzept sind Taktausdünnung und Auflassung von Stationen. Letzteres beträfe die Haltestellen Schloß Broich, Buchenberg, Bessemerstraße und Talstraße an der Linie 102 sowie Weißenburger Straße, Rathausmarkt, Sandstraße, Bahnhof Mülheim-West und Dümptener Straße im Verlauf der Linie 112. Die weitere Entwicklung unter dem Mülheimer Spardiktat bleibt spannend. MSP

Düsseldorf

Verzögerungen bei der NF6-Sanierung

■ Nicht termingerecht verläuft die im Jahr 2017 begonnene Modernisierung von 40 Düsseldorfer Bahnen der Reihe NF6. Diese erste Niederflurserie der Rheinbahn mit den Baujahren 1996 bis 1999 sollte eigentlich gegen Jahresende vollständig saniert sein. Mit Stand Mitte Mai hatte die Rheinbahn erst neun runderneuerte Züge zurückerhalten, also weniger als ein Viertel des vereinbarten Auftragsumfangs. Wegen des ohnehin knappen Fuhrparks gilt die Verzögerung als kritisch.

Von der Firma IFTEC in Leipzig werden die Bahnen vollständig entkernt und anschließend nach modernen Gesichtspunkten aufbereitet, dazu kommt eine modernisierte Ausstattung. Die neuen Züge sollen mit Priorität auf den stark ausgelasteten Linien 701 und 706 verkehren. Nach internen Informationen ist der Zustand der meisten zur Sanierung geschickten Bahnen jedoch schlechter als erwartet, obwohl vor dem eigentlichen Beginn des Auftrages drei Bahnen in Leipzig probeweise zerlegt wurden. Nun drohen die Mehraufwendungen den Kostenrahmen von den geplanten 26 Millionen Euro zu überschreiten.

Unterdessen erneuerte die Rheinbahn zwischen 27. Mai und 16. Juni in Neuss im Bereich der Stresemannallee,

■ Dresden: Der 1896 gebaute Dresdner Pferdebahnwagen 106 des Verkehrsmuseums Dresden (VMD) gelangte am 27. Mai per Straßentransport aus dem Depot des VMD auf dem Gelände des früheren Bahnbetriebswerks Dresden-Altstadt ins Deutsche Pferdebahnmuseum Döbeln. Dort wird das Exponat künftig zusammen mit zahlreichen Schaustücken zum Pferdebahnbetrieb in der Ausstellung gezeigt MICHAEL SPERL





■ **Rostock: Am 5. Mai begingen die Rostocker Nahverkehrsfreunde ihren diesjährigen Saisonstart mit Rundfahrten anlässlich des Jubiläums 115 Jahre elektrische Straßenbahn. Auf insgesamt sieben verschiedenen Linienwegen ging es mit den RSAG-Traditionswagen 1 (Gotha G4), dem offenen Zweiachser Tw 26, Tatra 704 sowie dem Lowa-Zug Tw 46 + Bw 156 nach Südstadt, Gehlsdorf, Marienehe, Dierkow sowie zum Neuen Friedhof** ANDREAS FISCHER

des Willy-Brandt-Rings und der Rampe der Josef-Kardinal-Frings-Brücke rund 275 Meter Gleise und Schwellen. Die Linie 709 fuhr entsprechend im Schienenersatzverkehr. Gleichzeitig tauschte der Verkehrsbetrieb auch die Gleise in der Schleife Theodor-Heuss-Platz in Neuss aus.. MBE

Dortmund

U43 unterbrochen wegen Unterspülung

■ Vom 23. bis 30. April 2019 (Betriebsschluss) war die Dortmunder Stadtbahnlinie U43 wegen eines Hohlraums unter den Gleisen im Ortsteil Wambel unterbrochen. Ein direkt am stadtauswärts führenden Gleis an der Oberfläche sichtbares Loch von etwa 0,2 Quadratmetern ließ zunächst auf einen in Bergbauregionen wahrscheinlichen Tagesbruch (Einsturz nicht verfüllter Bergwerksstollen) schließen. Nach eingehenden Untersuchungen durch den Entwässerungsbetrieb der Stadt Dortmund konnte als Ursache eine undichte Stelle an einem 96 Jahre alten Kanal ausgemacht werden. Dadurch wurde stetig Erdreich weggespült und es konnte sich ein etwa vier Kubikmeter großer Hohlraum unter den Gleisen bilden.

Nachdem die „kleine Drei" (U43 Westentor – Brackel) bereits am Tag der Feststellung eingestellt und die Fahrzeuge in den Betriebshof Dorstfeld gebracht worden waren, blieben die Doppeltraktionen der „großen Drei" (U43 Dorstfeld – Wickede) zunächst im Insel-



Dortmund: Eine Doppeltraktion aus Tw 5 und 34 verlässt in Falschfahrt die Schleife Wambel, um dann an der hinter dem Zug liegenden Haltestelle Pothecke wieder in Richtung Wickede fahren zu können
STEFAN LIMBURG



■ Zwickau: Der Verkehrsbetrieb feierte am 11./12. Mai seinen 125. Geburtstag, unter anderem mit Tagen der offenen Tür im Betriebshof und Rundfahrten der historischen Wagen sowie einem Abschlusskorso. Hier Tw 7 mit Bw 17 auf der Marienthaler Straße unterwegs Richtung Krankenhaus UWE MÖCKEL



Wuppertal: Vorbei ist der Einsatz der Wagen vom Typ GTW 72. Bei Wiederinbetriebnahme fahren nur noch neue Wagen MICHAEL BEITELSMANN

betrieb zwischen der Wendeschleife Pothecke und den Endstellen Wickede Post bzw. DO-Wickede S im Einsatz. Westlich des Schadbereichs fuhr die U43 zwischen Dorstfeld Betriebshof und Am Zehnthof alle zehn Minuten, in den Schwachverkehrszeiten wie gewohnt viertelstündlich und bis Westentor. Den Lückenschluss zwischen den Haltestellen Am Zehnthof beziehungsweise Berliner Straße und Pothecke übernahmen Busse im Schienenersatzverkehr (SEV).

Im Laufe des 24. April überführte der Betrieb die auf dem östlichen Streckenteil eingesetzten Doppeltraktionen in den Betriebshof und setzte Einzelwagen ein, die im regulären Takt zwischen Wambel und Wickede Post bzw. DO-Wickede S pendelten. Der gesperrte Gleisbereich wurde dabei ausschließlich als Dienstwagen ohne Fahrgastbeförderung passiert. Anschließend musste zur Errichtung der notwendigen Baugrube das Richtung Wickede führende Streckengleis auf einer Länge von etwa sechs Metern für den Bauzeitraum entfernt werden. SLI

Karlsruhe

Kombilösung teurer und später

■ Aus Presseberichten und Aussagen der Karlsruher Stadtspitze geht hervor, dass die gegenüber den ursprünglichen Planungen bereits deutlich verspätete Inbetriebnahme der neuen, teilweise unterirdischen Streckenführung im Stadtzentrum sich nicht nur weiter verzögern wird, sondern das Gesamtprojekt wohl auch noch deutlich teurer als vorgesehen wird.

Nach aktuellem Stand wird die Inbetriebnahme der Tunnelstrecke Kaiserstraße mit dem Abzweig am Marktplatz in Richtung Süden wahrscheinlich nicht wie geplant Ende 2020 stattfinden können. Bei Projektstart war sogar noch von einer Fertigstellung 2016 ausgegangen worden. Vermutlich werden die Bahnen nun erst im Juni 2021 im Linienverkehr durch den Untergrund rollen. Zwar wird der Tunnel schon vorher fertig sein, doch ist aus Sicherheitsgründen vor der Aufnahme des eigentlichen Planverkehrs ein halbjähriger Probebetrieb vorgesehen, von dem auch nicht abgewichen werden soll.

Die Gründe für die neuerliche Verzögerung liegen zum einen an den vielen unterschiedlichen und komplexen Arbeiten im Tunnel sowie zum anderen an der extremen Baukonjunktur in Deutschland, die verzögerte Ausschreibungen und Ausführungen zur Folge hat. Letzteres führte unter anderem zusätzlich auch zu einer weiteren Steigerung der Baukosten. Galten bei den Berechnungen bisher 1,3 Milliarden Euro als „Worst Case“, so ist diese Summe aktuell bereits erreicht – und die Baustellen sind noch nicht annähernd abgeschlossen. Aktuell rechnet die Stadt aufgrund noch zu vergebener Aufträge mit weiteren Kosten in einer Höhe von bis zu 100 Millionen Euro.

Keine Verzögerungen gibt es hingegen bisher beim Bau des neuen Tunnels für den Straßenverkehr in der Kriegsstraße, der Ende 2021 fertig sein soll und Voraussetzung dafür ist, dass in den dann frei gewordenen oberirdischen Flächen eine neue Straßenbahntrasse in Ost-West-Richtung eingerichtet werden kann. MKO

Karlsruhe: Triebwagen 306 der VBK am 22. März am Marktplatz. Die Umstellung auf den Tunnelbetrieb verschiebt sich erneut MICHAEL KOCHEMS



Wuppertal

Letzte Fahrt einer 72er-Schwebebahn

■ Am 26. Mai fuhr in Wuppertal zum letzten Mal ein Schwebebahnwagen des Typs GTW 72. Die ohne Fahrgäste durchgeführte Abschiedsrunde führte vom Schwebebahnhof Vohwinkel nach Oberbarmen und zurück.

Das erste von 28 Fahrzeugen der orange-blauen Schwebebahnflotte wurde 1972 in Betrieb genommen. In ihren 47 Jahren Dienstzeit beförderte die GTW 72-Flotte über 860 Millionen Fahrgäste. Sie legte dabei eine Strecke von 79 Millionen Kilometern zurück. Seit 2016 wird die GTW 72-Flotte nun sukzessive durch 31 neue Bahnen des Herstellers Vossloh Kiepe vom Typ Generation 15 ersetzt. Da in den Hallen in Vohwinkel und Oberbarmen nicht genügend Platz ist, musste für jede Neuanlieferung einer Vossloh-Bahn ein GTW 72 vom Gerüst genommen werden; ein Teil der Flotte wurde zwischenzeitlich an unterschiedliche soziale Projekte oder an Bildungseinrichtungen abgegeben. Ein Wagen soll bei den WSW zumindest konserviert erhalten werden.

Der Abschied fiel in einen Zeitraum des noch immer ruhenden Betriebes. Seit dem Absturz einer Stromschiene am 18. November 2018 ist der Schwebebahnverkehr komplett eingestellt. Er soll nach der Beendigung aller Überprüfungen erst zum 1. August wieder aufgenommen werden, dann aber nur noch mit den neuen Bahnen. MBE

Industrie

Stadler

Erster U-Bahn-Zug für Glasgow geliefert

■ Der Schweizer Hersteller Stadler lieferte Anfang Mai den ersten von 17 au-



Stadler: Der Zug der Metro Glasgow bei seiner öffentlichen Präsentation auf dem Gelände der InnoTrans 2018, inzwischen ist der erste Zug in Glasgow zur Erprobung eingetroffen JENS PERBANDT



IVU/Siemens: Für die neue Stadtbahn im Großraum Kopenhagen liefert IVU Traffic Technologies ein Komplettsystem für die Betriebslenkung HOVEDSTADENS LETBANE/GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS

tomatischen U-Bahn Zügen an die größte Stadt Schottlands. Die Lieferung ist Teil eines 288 Millionen englische Pfund umfassenden Sanierungsprogramms der 1896 eröffneten Ringlinie. Mit dieser besitzt Glasgow das weltweit drittälteste U-Bahn-Netz – nach London und Budapest. In den nächsten Jahren soll die Strecke, die lediglich ein Tunnelprofil von 3.400 Millimetern aufweist, umfassend modernisiert werden. Dabei wird der bisher halbautomatische- in einen vollautomatischen Betrieb mit Bahnsteigtüren umgebaut. Die U-Bahn-Linie, welche im Ringverkehr betrieben wird, besitzt die ungewöhnliche Spurweite von 1.219 Millimetern (vier Fuß). Sie wurde ursprünglich als Kabelbahn ähnlich der Cable-Cars in San Francisco eröffnet. Nach einem Umbau 1935 wurde die Bahn mit einer seitlichen Stromschiene versorgt. Sie wird seitdem mit 600 Volt Gleichstrom betrieben. Die neuen Züge mit ihrem Aluminium-Wagenkasten sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 58 Kilometern pro Stunde ausgelegt. Sie weisen eine Länge von 39 Metern auf. Die in Längsrichtung angebrachten Sitze offerieren 116 Fahrgästen einen Sitzplatz, zusätzlich bieten die Züge 204 Personen einen Stehplatz (bei sechs Personen pro Quadratmeter). Erstmalig präsentierte Stadler die neuen Züge auf der InnoTrans 2018 der Fachwelt. JEP

Bombardier

Metrolinx-Trams präsentiert

■ Metrolinx, die Nahverkehrsorganisation im Großraum Toronto, testet derzeit ihre ersten neuen Bombardier-Stadtbahnwagen. Vorgesehen sind die Niederflurzüge vom Typ Flexity Freedom für das insgesamt 5,3 Milliarden US-Dollar teure Eglinton-Crosstown-Stadtbahnprojekt mit insgesamt 25 Stationen von Mount Dennis nach Kennedy, welches von der Verkehrsgesellschaft Toronto Transit Commission betrieben werden soll. Die ersten sechs von insgesamt 76 Fahrzeugen waren bis zum 16. Februar eingetroffen, sie hätten laut Liefervertrag bis 1. Februar geliefert sein sollen. Sie kamen damit wenige Tage zu spät. Zwischenzeitlich lag die Zeitschiene der Produktion sogar rund zwei Jahre hinter den geplanten Fristen zurück. Die insgesamt 392 Millionen Euro teure Fahrzeugbestellung ist bereits die wegen Qualitäts- und Lieferproblemen korrigierte Variante des anfänglich 2010 zwischen Metrolinx und Bombardier Transportation vereinbarten Kontraktes über 182 Fahrzeuge für ursprünglich 770 Millionen Dollar, die zwischen 2013 und 2020 im Großraum Toronto in Betrieb gehen hätten sollen. Bis zur geplanten Betriebsaufnahme im September 2021 sollen das umfangreiche Testprogramm abgeschlossen sowie alle 76 Wagen geliefert und in Betrieb genommen sein.



Bombardier: In Zeitnot ist der Bahntechnikkonzern bei der Auslieferung der neuen Wagen für Metrolinx VISUALISIERUNG BOMBARDIER TRANSPORTATION

Die Einrichtungswagen besitzen beidseitig Türen für die wahlweise Bedienung von Mittel- oder Außenbahnsteigen, sind in schlichtem Schwarz und Weiß gehalten und können bis zu 200 Fahrgäste befördern. Die Wagen sind 30,8 Meter lang und 2,65 Meter breit. Die Höchstgeschwindigkeit im Tunnelbetrieb beträgt 80 Kilometer pro Stunde, oberirdisch sollen die Bahnen auf der Eglinton-Crosstown-Linie allerdings nur 32 Kilometer pro Stunde fahren. MSP

Siemens/IVU

Betriebsleitsystem für Stadtbahn Kopenhagen

■ Eine neue Stadtbahn für den Großraum Kopenhagen: Ab 2025 soll die Letbane på Ring 3 jährlich rund 14 Millionen Fahrgäste befördern. Hierfür liefert der Berliner IT-Spezialist IVU Traffic Technologies seine integrierte Standardlösung IVU.suite.

Auf einem 28 Kilometer langen Streckennetz mit 29 Haltestellen bringt die Stadtbahn Fahrgäste künftig in knapp einer Stunde von der Gemeinde Lyngby nördlich von Kopenhagen nach Ishøj im Südwesten und baut damit das Nahverkehrsangebot in den Vororten der dänischen Hauptstadt aus. Die Siemens AG liefert hierfür 29 Straßenbahnen vom Typ Siemens Avenio und verantwortet als Generalunternehmer die gesamte Koordination und Abwicklung des Projekts. Die IVU übernimmt die Installation eines Komplettsystems für die Betriebslenkung.

Im Laufe des Projekts erhalten alle Straßenbahnen den Bordrechner IVU.box.touch. Mit der Steuersoftware IVU.cockpit unterstützt er die Fahrer mit wichtigen Informationen zum Fahrtverlauf, stellt die Verbindung zur Leitstelle her und informiert die Fahrgäste an Bord. Das ITCS IVU.fleet verarbeitet wiederum kontinuierlich die Standortdaten der Fahrzeuge und hilft den Disponenten dabei, schnell und angemessen auf Änderungen der Verkehrslage zu reagieren. Direkt an die Leitzentrale angebunden stellt das Fahrgastinformationssystem IVU.realtime die eingehenden Ist-Daten den Fahrgästen in Echtzeit zur Verfügung – auf digitalen Anzeigen, im Web und per App. PM

Ausland

Frankreich: Tours

Zweite Tramlinie vor Baubeginn

■ Konstant steigende Fahrgastzahlen vermeldet die Straßenbahn von Tours, der Stadt beiderseits der Loire. Dort fährt seit 2013 die Straßenbahnlinie A, deren 21 silbern schimmernde Wagen seither 6,5 Millionen Kilometer zurückgelegt haben. Von 14,7 Millionen Fahrgästen (2014) steigerte sich der Zuspruch 2017 auf 16,4 Millionen, Rekordtag war der 6. Oktober 2017 mit 72.000 Fahrgästen. So erbringt die Straßenbahn 44 Prozent der Transportleistung im Netz von „fil bleu" – bei nur zwölf Prozent der Kilometerleistung.

Beschlossen ist der Bau einer zweiten Linie zwischen den Gemeinden La Riche (Prieuré de Saint-Cosme) und Chambray-les-Tours (La Papoterie), rund 14 Kilometer zwischen zwei Ein- und Ausfahrten der Ringautobahn Boulevard Périphérique. Die Planer rechnen mit Baukosten von 350 bis 400 Millio-



Tours: Die Lichter zur Abendstunde machen es deutlich – modernes Licht-Design der silbernen Straßenbahn-Züge von Tours, hier mit Tw 059 und 067 auf der Westseite des Gare de Tours VICTOR LECAENNAIS

Phoenix: Das Stadtbahnnetz der Valley Metro Rail wuchs im Mai um eine 3,1 Kilometer messende Verlängerung an, der weitere Ausbau ist bereits in Planung JENS PERBANDT

nen Euro und erwarten rund 40.000 Fahrgäste täglich. Umstritten war lange die Streckenführung in der Innenstadt, inzwischen ist die Linienführung über den Boulevard Béranger beschlossen. Veränderungen des Trassenverlaufs im Bereich der früheren Kasernen Beaumont-Chauveau sind noch möglich, wo zehn Hektar Bauland frei werden – die Straßenbahn soll dort bereits fahren, bevor die Neubauten stehen. In Chambray-les-Tours gab es zwei Varianten für die Erschließung des Klinikums CHU Trousseau. In Einvernehmen mit der Klinikleitung wird – ähnlich wie in Angers – die Straßenbahn direkt durch das Klinikgelände geführt. Derzeit hofft man auf den Baubeginn für die Linie B in 2022 und eine Inbetriebnahme 2025.

Besser angebunden werden soll der Flughafen Tours Val de Loire im Nordosten von Tours durch einen Abzweig der Linie A. In Anbetracht von jährlich nur 200.000 Fluggästen bestehen allerdings berechtigte Zweifel an der Rentabilität der zusätzlichen Haltestelle.

Eine Straßenbahn-Anbindung des TGV-Bahnhofs Saint-Pierre-des-Corps, im Osten des Ballungsraumes an der TGV Strecke Paris – Bordeaux gelegen, bringt die neue Linie B nicht. Diese möchte man einer künftigen „Line C" vorbehalten, mit deren Planung begonnen wurde, die wohl aber kaum vor 2040 realisiert wird… VLC

Dänemark: Kopenhagen

Metroring eröffnet noch später

■ Die Inbetriebnahme des Kopenhagener Cityrings (M3), einer Erweiterung der Metro, verzögert sich um mindestens zwei weitere Monate. Sie erfolgt damit frühestens Ende September. Die Metrogesellschaft beziffert die Kosten für die erneute Verzögerung mit rund 165 Millionen dänische Kronen (22 Millionen Euro). Diese Kosten setzen sich aus entfallenden Betriebseinnahmen sowie den Aufwendungen für einen verlängerten Probebetrieb zusammen. Die Kosten des Cityrings sind inzwischen gegenüber dem ursprünglichen Kostenrahmen beim Vertragsabschluss im Januar 2011 um 10,5 Prozent gestiegen und der Zeitplan ist um neun Monate überschritten worden.

Im März hatte die Kopenhagener Metrogesellschaft ihre Eigentümer darüber informiert, dass die Metro möglicherweise nicht wie geplant Ende Juli eröffnet werden kann, weil der Hauptunternehmer einen wichtigen Meilenstein nicht fristgerecht erreicht hatte. Nach den derzeit laufenden Tests muss die Metro zunächst von einem unabhängigen Berater und anschließend von der Behörde für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen abgenommen werden. RIH

■ Brno (Brünn): Die Verkehrsbetriebe DPMB (Dopravní podnik m sta Brna, a.s.) feiern 2019 das 150-jährige Jubiläum der Straßenbahn. Einen ersten Höhepunkt bildete am 18. Mai 2019 ein Tag der offenen Tür in der Hauptwerkstätte Medlánky. Vom Svobody-Platz ausgehend war ein Zubringerverkehr mit historischen Straßenbahnwagen und Autobussen eingerichtet, abgebildet der Tatra-T2 1435 am Moravské-Platz. Informationen



Griechenland: Athen

Straßenbahnstrecke im Zentrum verkürzt

■ Wegen eines nur unzureichend verschlossenen, alten, unter den Gleisen entlang führenden Flusslaufs kann die Athener Straßenbahn seit dem 19. Oktober 2018 auf unbestimmte Zeit ihre innerstädtische Endstation am Syntagma-Platz aus Sicherheitsgründen nicht anfahren. Stattdessen endet sie bereits an der Haltestelle Kasomouli. Das vor mehr als 60 Jahren überbaute alte Flussbett des Illissos wurde seinerzeit mit Beton verschlossen, doch diese Bausubstanz ist nun in schlechtem Zustand. Eine Sanierung wird mit Kosten von zehn bis zwölf Millionen Euro veranschlagt. Aktuell ist völlig unklar, ob, wann und in welcher Form das Problem behoben wird. Im Gegensatz zu einer Wiederherstellung des letzten Zustands fordern Kritiker eine Öffnung des alten Flusslaufes, was eine umfangreiche Verlegung der Straßenbahngleise oder alternativ eine dauerhafte Stilllegung des Abschnitts bedeuten würde. Die Stadt Athen hingegen möchte im Prinzip das Straßenbahnnetz ausdehnen. MKO

Australien: Canberra

Neue Stadtbahn eröffnet

■ Die rund 400.000 Einwohner zählende australische Hauptstadt Canberra eröffnete am 20. April ihre erste neu errichtete Stadtbahnlinie. Die zwölf Kilometer lange Verbindung besitzt 13 Haltestellen und führt vom nördlich gelegenen Endpunkt Gungahlin durch die Innenstadt und endet an der im Süden gelegenen Alinga Street. Errichtet hat die neue Strecke ein Konsortium unter Beteiligung der DB International, einer Tochtergesellschaft der Deutschen

Bahn AG, welche auch Anteile an der Betreibergesellschaft besitzt. Gemäß dem Vertrag muss sich die Betreibergesellschaft verpflichten, den Betrieb und die Instandhaltung für die nächsten 20 Jahre durchzuführen. Der Fahrzeugpark besteht aus 14 fünfteiligen Triebwagen vom Typ Urbos 3 des spanischen Herstellers CAF, welcher ebenfalls selbst am Betreiberkonsortium beteiligt ist. Die erforderliche Wartung und Instandsetzung wird in dem neu errichteten Depot in Mitchell durchgeführt. In den kommenden Jahren ist geplant, das Netz der Stadtbahn weiter auszubauen. JEP



San Francisco: Planmäßige Einsätze der „Boats" gibt es 2019 jeweils dienstags und mittwochs auf der F-Line
JEREMY WHITEMAN

USA: Phoenix/Denver

Zwei Städte erweitern Stadtbahnnetz

■ Gleich zwei amerikanische Städte erweiterten im Mai ihre bestehenden Stadtbahnstrecken. So nahm am 18. Mai die Valley Metro Rail in Phoenix eine 3,1 Kilometer lange Verlängerung ihrer Stadtbahnstrecke in Betrieb. Die seit 2009 bestehende Strecke endete bisher in der östlich von Phoenix gelegenen Stadt Mesa am Mesa Drive. Der neue Abschnitt mit der Zwischenhaltestelle Stapley/Main Street schließt östlich an der bestehenden Strecke an und führt zur Haltestelle Gilbert Road/Main Street. Damit besitzt die Strecke, die im Norden von Phoenix an der 19th Ave/Dunlap beginnt, eine Gesamtlänge von insgesamt 41,6 Kilometern. Auch in den nächsten Jahren soll das Netz der Valley Metro Rail wachsen.

Ein Tag eher nahm Denver, die Hauptstadt von Colorado, ebenfalls eine 3,7 Kilometer lange Verlängerung ihres Stadtbahnsystems in Betrieb. Der neue Abschnitt, welcher von der Station Lincoln zur Haltestelle RideGate Parkway führt, besitzt zwei Zwischenhaltestellen und wird von den drei Linien E, F und R bedient. Das 1994 in Betrieb genommene Stadtbahnnetz von Denver hat einen Netzlänge von 94 Kilometern und wird von acht Linien befahren. JEP

USA: San Francisco

„Boote" fahren wieder

■ Nachdem die Boat-Triebwagen aus dem englischen Blackpool in der Vergangenheit eher selten auf der F-Line in San Francisco zum Einsatz kamen, sollen diese formschönen Wagen ab dem 28. Mai regelmäßig dienstags und mittwochs eingesetzt werden. Von den offenen Triebwagen, deren offizielle Bezeichnung „Luxury Toastracks" lautet, baute die Firma English Electric im Jahr 1934 insgesamt zwölf Fahrzeuge mit den Nummern 225 bis 236. Ab 1963 wurden die ersten Fahrzeuge in Blackpool ausgemustert und einige an Museumsbahnen abgegeben. Bei der Market Street Railway sind heute zwei Fahrzeuge dieses Typs vorhanden. Als erstes kam 1984 der Triebwagen 228 nach San Francisco, wo er großen Anklang bei den Fahrgästen fand. Aus diesem Grund entschlossen sich die Verantwortlichen, noch einen zweiten Triebwagen dieser Bauart, den Wagen 233, zu beschaffen. Beide Fahrzeuge sollen in den kommenden Sommermonaten bei planmäßigen Fahrten eingesetzt werden. Da der Tw 228 jedoch erst später neue Radsätze erhält, stehen als Ersatz beziehungsweise bei einem Ausfall die beiden vormals Melbourner Triebwagen 496 (Baujahr 1928) und 916 (Baujahr 1946) zur Verfügung. Auch die Melbourner Wagen waren in der Vergangenheit nicht im Regelbetrieb zu sehen. JEP

Schatten am Ende des Tunnels?

Augsburgs Tram im Ausbau ■ Die Straßenbahn der Fuggerstadt wird durch umfangreiche Baumaßnahmen im Stadtzentrum und auch in der Peripherie auf zukünftige Anforderungen vorbereitet. Doch ausstehende Entscheidungen über die Trassierung neuer Strecken verzögern die Entwicklung

Das Beste an Augsburg ist der Zug nach München", soll angeblich Bert Brecht über seine Heimatstadt gesagt haben; viele sehen dies allerdings genau umgekehrt. Auf jeden Fall nutzen heute Tausende die Möglichkeit, in der Fuggerstadt zu geringeren Mietpreisen als in der bayerischen Metropole zu wohnen, und jeden Arbeitstag mit der Bahn zu ihrem dortigen Arbeitsplatz zu fahren. Dies und weitere Migrationseffekte führten in den letzten 30 Jahren zu einem Bevölkerungszuwachs in Augsburg um gut 50.000 auf heute an die 300.000 Einwohner.

Prognosen erwarten eine weitere Steigerung der 62 Millionen – Stand 2018 – mit den Verkehrsmitteln der Stadtwerke Augsburg beförderten Personen auf 70 Millionen bis 2024.

Tramausbau nötig

An dieses Wachstum muss die Verkehrsinfrastruktur angepasst werden; zudem ist eine Modernisierung des bislang ohne Fahrstühle und Rolltreppen ausgestatteten Hauptbahnhofes seit Jahrzehnten überfällig. Zwischen den Bahnsteigen der Vollbahn und den Straßenbahn- und Bushaltestellen der Stadtwerke liegt heute zudem noch ein Fußweg von einigen hundert Metern. Schon seit mittlerweile 2012 laufen Arbeiten zur Unterquerung des Augsburger Hauptbahnhofs durch einen kombinierten Straßenbahn- und Fußgängertunnel (siehe auch STRASSENBAHN-MAGAZIN 7/2016). Das Bauwerk soll bis 2023 vollendet sein und in Betrieb gehen. Aufzüge und Rolltreppen zwischen unterirdischer Straßenbahnhaltestelle, Fußgängertunnel und Bahnsteigen des Regional- und Fernverkehrs stellen behindertengerechte Verbindungen her. Bei der Weiterführung der Strecke ab dem westlichen Tunnelausgang geraten die Planer allerdings



Bis voraussichtlich 2023 nutzen die Trams noch den Tunnel Pferseer Straße zum Unterqueren der Gleise am Augsburger Hauptbahnhof BENOÎT FARGES

immer mehr in Zeitnot: Weder ist die Führung der etwa 300 Meter langen Strecke zwischen Tunnelende und Pferseer Straße zur Anbindung des Stadtberger Streckenasts der Linie 3 endgültig beschlossen noch die Trasse der Linie 5 von dort zur Bürgermeister-Ackermann-Straße abschließend festgelegt. Deswegen droht das Szenario, dass in den ersten Betriebsjahren nur die Linien 4 und 6 den an die 250 Millionen Euro teuren Tunnel nutzen können, wobei sie zum Wenden die im westlichen Tunnelbereich befindliche unterirdische Schleife befahren werden. Die Linie 3 in Richtung Stadtbergen müsste immer noch die alte Pferseer Bahnunterführung nordwestlich des Hauptbahnhofs nutzen, was für deren Fahrgäste weiterhin lange Fußwege zu den Bahnsteigen des Regional- und Fernverkehrs bedeuten würde und angesichts des Investitionsvolumens keine ernsthaft tolerierbare Option darstellt.

Aktueller Stand Tunnelbau

Zunächst zur Tunnelbaustelle: Auf östlicher Seite sind die Tunnelrampe und die Unterquerung des Bahnhofsvorplatzes seit Langem rohbautechnisch abgeschlossen. Die beauftragten Baufirmen stellen in diesem Bauabschnitt derzeit den Tunnel unter dem Bahnhofsgebäude von 1845 mit erheblichem technologischem Aufwand zur Sicherung des sensiblen historischen Bauwerks her. Von westlicher Seite – hier ist aufgrund deutlich niedrigeren Flächenniveaus keine Rampe erforderlich – sind die dortigen Güterverkehrsgleise untertunnelt, wie auch die Personenverkehrsgleise 12, 10 und 9 mit dem dort neu gebauten Zusatzbahnsteig F. Die Wendeschleife haben die Bauarbeiter ebenfalls im Rohbau vollendet. Die Bahnsteiggleise 8 und 7 des Augsburger Hauptbahnhofs sind momentan zum Weiterbau der unterirdischen Straßenbahnstrecke vorrübergehend stillgelegt, was paarweise auch mit den weiteren Bahnsteiggleisen 6 bis 1 erfolgen wird. Nach den gegenwärtigen Planungen erreicht der Tramtunnel bis 2021 Gleis 1, und der Durchbruch zum östlichen Tunnelstück unter dem Bahnhofsgebäude kann erfolgen. Der Straßenbahntunnel wird dann eine Gesamtlänge von 405 Metern aufweisen. In zwei weiteren Jahren bauen die beteiligten Firmen den Tunnel aus, verlegen die Gleise und sorgen für die übrige Ausstattung.

Was passiert am Tunnelende?

Schon am Sebastian-Buchegger-Platz, welchen die Straßenbahnen direkt nach Verlassen des Tunnels in Richtung Westen erreichen werden, enden aber aktuell die verbindlichen



Die Hauptlast der Straßenbahn-Beförderungsleistung tragen in Augsburg die 41 vorhandenen Combinos – hier Wagen 857 im Zentrum vor dem Stadttheater WINFRIED WOLFF (2)



Die derzeit jüngsten Vertreter im Wagenpark sind die 2009 bis 2010 beschafften 27 Flexity Outlook von Bombardier, hier Tw 887 vor der Haltestelle Hessing FREDERIK BUCHLEITNER



Was den Straßenbahnfreund freut, ärgert den normalen Fahrgast: Hochflureinstiege beim M8C 8009 am Königsplatz auf Linie 1. Drei Wagen des Typs sind noch in Betrieb



M8C 8009 an der Haltestelle Moritzplatz. Die letzten Hochflur-Klassiker Tw 8005–8007 sind nur noch in der Hauptverkehrszeit vereinzelt anzutreffen FREDERIK BUCHLEITNER



Weite Wege sind es heute noch von den Fernverkehrsgleisen zur Tram-Haltestelle Hauptbahnhof, hier bedient von Cityflex 890 auf Linie 3 nach Stadtbergen WINFRIED WOLFF (4)



Kurzinfo Tram Augsburg

Linien	5 (Linie 1–4, 6)
Linienlänge	45,2 Kilometer
Haltestellen	211
Fahrgäste (Stand 2017)	42,5 Millionen
Linienfahrzeuge	86
Arbeitswagen	1
Historische Fahrzeuge	12*

*weitere historische Fahrzeuge sind im Eigentum der Freunde der Augsburger Straßenbahn erhalten

Pläne: Unklar ist, ob die Bahnen, um die Pferseer Straße zu erreichen, in beiden Fahrtrichtungen die südliche Rosenaustraße befahren sollen oder ob die stadteinwärts fahrenden Wagen stattdessen – getrennt von den stadtauswärts führenden Gleisen in der Rosenaustraße – die Perzheim- und Hörbrotstraße nutzen. Gegen letztere, „geflügelte“ Variante läuft jedoch eine Bürgerinitiative Sturm.

Während die Linie 3 ihren bestehenden Linienweg weiter in Richtung Stadtbergen mit der Pferseer Straße bereits wieder erreicht, stellt sich für die bisher noch nicht existierende künftige Linie 5 darüber hinaus die Frage, welche Trasse die Verbindung zwischen Pferseer und Bürgermeister-Ackermann-Straße herstellen wird.

Zu Diskussion möglicher Varianten wurde im Anfangsstadium der Planungen ein „offenes Bürgerbeteiligungsverfahren“ durchgeführt; es entstand aber zeitweise der Eindruck, dass die dabei gewonnenen Erkenntnisse bei den weiteren Untersuchungen nur eine untergeordnete Rolle spielten. Neben Belangen der Anwohner mussten und müssen weitere Aspekte wie erhaltenswerte Bäume, Fledermauspopulationen, Parkplätze, Lärmbelästigungen, die Kapazität von Kreuzungen, Baukosten, Fahrzeiten, und Fahrgastpotentiale in die Bewertung der zur Auswahl stehenden Trassenvarianten einfließen.

Seit Ende 2016 favorisieren die Verantwortlichen die Holzbachstraße, zuvor hatten sie die Hessenbachstraße auf der anderen Uferseite des im Oberallgäu entspringenden Flusses Wertach bevorzugt. In der Holzbachstraße erwarten sie weniger Umwelteingriffe als in der ebenfalls für eine Trassierung denkbaren nördlichen Rosenaustraße, eine Verlagerung des Individualverkehrs wird jedoch notwendig.

Neue Trassenvariante

Jüngst kam im Frühjahr 2019 ein neuer Vorschlag in die Diskussion: Stadtauswärts sollen die Bahnen der Linie 5 durch die

GT6M mit ihrer geringen Kapazität reichen für das Fahrgastaufkommen auf der Linie 6 nach Friedberg-West bald nicht mehr aus



Die westliche Tunnelausfahrt öffnet sich zum Sebastian-Buchegger-Platz hin. Wo hier die Gleise genau liegen werden, hängt vom anschließenden Trassenverlauf ab und ist derzeit noch ungewiss



Ein- und Ausfahrt der unterirdischen Wendeschleife werden Gleisverbindungen in jeweils beide Fahrtrichtungen aufweisen. Das Bauwerk ist im Rohbau fertiggestellt, Bahnen fahren hier aber frühestens 2023



Visualisierung der künftigen Streckenführung und zugehöriger, aktuell diskutierter Varianten im Bereich westlich des Hauptbahnhofs



Tw 889 der jüngsten Fahrzeuggeneration weist mit gut 40 Metern Länge die wohl künftig standardmäßig gefragte Fahrzeuglänge auf



Ein kurzer GT6M im Bereich des innerstädtischen Hauptknotenpunktes Königsplatz. Auch hier sind längere Wagen nötig FREDERIK BUCHLEITNER (2)



Das derzeitige Augsburger Netz in der Übersicht. Die Neubauprojekte sind gestrichelt eingetragen ROBERT SCHWANDL

nördliche Rosenaustraße, stadteinwärts durch Holzbach- und Pferseer Straße fahren. Der Vorteil: Weniger Parkplätze in der Holzbachstraße entfallen und die Allee in der Rosenaustraße könnte unangetastet bleiben, da kein Raum für das stadteinwärts führende Richtungsgleis erforderlich wäre. Den weiteren Fortgang verzögernde Anwohnerklagen aus Perzheim- und Hörbrotstraße würden durch ausschließliche Nutzung der südlichen Rosenaustraße im weiteren Verlauf vermieden.

CSU-Stadträte forderten die Fachleute in der Verwaltung auf, diesen Vorschlag zu prüfen – anscheinend in der Hoffnung, dass ausreichend Punkte gegen diese von ihrer Partei überwiegend abgelehnte Lösung gefunden werden. SPD und insbesondere Grüne reagierten hingegen eher positiv auf das Konzept. Dessen detaillierte Prüfung auf Realisierbarkeit wird jedoch Monate in Anspruch nehmen.

Eine besondere Herausforderung ist die Kreuzung Rosenau-/Pferseer Straße, sie

wäre mit den Linien 3 und 5 wohl überlastet – eine ins Spiel gebrachte Entlastungsstraße für den Individualverkehr entlang der Bahnhofsgleise wurde aber als zu teuer und mit zu tiefen Eingriffen in den dortigen Baumbestand fallengelassen.

Die unterschiedlichen Linienwege werden unweigerlich ein wesentliches Thema des Wahlkampfs zur Kommunalwahl im März 2020 sein. Vor dessen Ende ist daher auf keinen Fall mit einer Einigung der Politiker auf den endgültigen Trassenverlauf zu rechnen. Doch damit wird die verbleibende Zeit bis zur Tunneleröffnung im Jahr 2023 denkbar knapp.

Vorerst ohne „Fünfer"?

Für eine zweigleisige Führung in der Rosenaustraße zwischen Sebastian-Buchegger-Platz und Pferseer Straße existiert immerhin eine Baugenehmigung. Damit wäre eine zumindest vorläufige Anbindung der Linie 3 an den Bahnhofstunnel bis zu dessen Inbetriebnahme zeitlich gerade noch realisierbar. Die Kapazität der Kreuzung mit der Pferseer Straße erfordert aber auch hier besondere Beachtung.

Auch die im weiteren Verlauf der „Fünfer" zu befahrende Bürgermeister-Ackermann-Straße müssen die Planer durch aufwendige Umbauten ihrer Kreuzungsbereiche für die Linie 5 aufnahmefähig machen.

Übrige Netzausbauten

Die Fahrgastzahlen auf der Linie 6 Richtung Friedberg-West haben sich mittlerweile positiv entwickelt: Erreichten diese in deren ersten Betriebsjahren noch nicht die prognostizierten Werte, so konnte mittlerweile im Außenbereich eine Steigerung zwischen zehn und 20 Prozent erzielt werden, im Bereich des Neubaugebietes Textilviertel gar um 40 Prozent. Durch eine verbesserte Busanbindung der Friedberger Innenstadt soll die positive Tendenz weiter verstärkt werden. Im Friedberger Stadtrat wird eine Weiterführung der Linie 6 zum Bahnhof Friedberg oder gar weiter zum Volksfestplatz diskutiert. Auch eine Schleifenführung über die B300 zum Volksfestplatz, von dort über die Altstadt zum Bahnhof und dann nach Friedberg-West ist im Gespräch.

Deutlich besser als bei der Linie 5 sieht es auch im Süden Augsburgs aus: Die 4,6 Kilometer messende Verlängerung der Linie 3 vom heutigen Endpunkt an der Inninger Straße in die Nachbarstadt Königsbrunn ist in Reichweite, die Bezirksregierung dürfte das Genehmigungsverfahren bald abschließen. Das Bauvorhaben weist ein sagenhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1:6 auf! Auch hier erschließt die Tram ein Neubaugebiet, in dem einmal 10.000 neue Bewohner ein Zuhause finden sollen. Zur Betriebsaufnahme ist ein Viertelstundentakt



GT6M 602 zwischen Schwaben Center und Wilhelm-Hauff-Straße. Mit Lieferung der nächsten Neufahrzeuge sollen die zu klein gewordenen GT6M verdrängt werden FREDERIK BUCHLEITNER (2)

Die neue Linie 5

Die umfangreichste Erneuerung des Augsburger Zentrums der letzten Jahrzehnte umfasst neben schon abgeschlossenen Maßnahmen wie der Umgestaltung am Königsplatz auch den neuen Hauptbahnhof-Tunnel samt direkter Trambindung für das Klinikum und das inzwischen urban entwickelte alte US-Kasernengelände. Im Rahmen dieses Gesamtkonzeptes „projekt augsburg city" ist die künftige Linie 5 zur Anbindung des großen Neubaugebietes wichtig, welches durch den Abzug der US-Truppen aus der früher auf dessen Gelände befindlichen Reese-Kaserne frei wurde. Weitere Wohngebiete am sogenannten „Dehner-Park" und an der Carl-Schurz-Straße sollen erst noch errichtet werden und werden für weiteren Bedarf an einem kapazitätsstarken öffentlichen Verkehrsmittel sorgen.

Darüber hinaus wird der „Fünfer" für die Anbindung des zum Universitätsklinikum entwickelten kommunalen Zentralklinikums gebraucht. Dieses ist bisher nur unzureichend über die Linie 2 und die Buslinie 32 angebunden; die Fahrzeit von Hauptbahnhof und Königsplatz dorthin mit der Tram-Linie 2 ist nicht akzeptabel, die Busverbindung schon heute zu Hauptverkehrszeiten überlastet. Für eine Weiterführung nach Westen bis zu einem Freizeitbad in der direkt angrenzenden Nachbarstadt Neusäß laufen Voruntersuchungen. Interne Stadtwerke-Finanzplanungen sollen auf einen Bauabschluss der kompletten Linie 5 erst 2027 ausgerichtet sein. Dann soll die Linie 5 am Hauptbahnhof mit der Linie 6 verknüpft werden. Welche der beiden Liniennummern zukünftig für die Gesamtlinie gelten wird, ist nach Angaben der Stadtwerke noch nicht entschieden.

Im Bereich der Endstelle Stadtbergen gibt es einen kurzen eingleisigen Abschnitt. Combino 829 hat gerade die Wendeschleife verlassen und strebt nun in Richtung Innenstadt



OBEN Alle heute noch im regulären Fahrgastbetrieb eingesetzten Fahrzeugtypen vereint im Betriebshof Baumgartnerstraße: M8C 8005, Combino 852, CF 875 sowie der GT6M 607 WINFRIED WOLFF

Aktueller Wagenpark Augsburg

Typ	Baujahr	Stückzahl	Länge	Wagen-Nr.
M8C*	1985	3	26.640 mm	8005-8007
GT6M*	1996	11	26.500 mm	601-611
Combino	2001-2004	41	41.960 mm	821-836, 841-865
Flexity Outlook	2009-2010	27	40.600 mm	871-897

* Einsatz üblicherweise nur noch montags bis freitags



Eine Oldtimerflotte für Sonderverkehre zählt ebenfalls zum Bestand der Stadtwerke Augsburg. Dazu zählt auch der GT8 806, hier bei der Vorbeifahrt am Dom im Rahmen einer Sonderfahrt FREDERIK BUCHLEITNER

geplant. Je nach Entwicklung der Auslastung der Bahnen könnte bis zu einem Fünfminutentakt verdichtet werden. Bei derzeit veranschlagten Baukosten in Höhe von 48 Millionen Euro kann die Streckenverlängerung, abhängig von der Dauer der juristischen Behandlung erwarteter Einsprüche von Anwohnern, optimistisch betrachtet frühestens 2022 in Betrieb gehen.

Auch eine Verlegung der Endhaltestelle der Linie 2 in Haunstetten zur Brahmsstraße ist in den Langfristplanungen der Stadtwerke enthalten.

Im Norden hingegen regt sich Widerstand gegen eine Weiterführung der Linie 4 nach Gersthofen: Der dortige Stadtrat befürchtet Behinderungen des Individualverkehrs, da im Innenstadtbereich Gersthofens zwei Kilometer der insgesamt auf knapp vier Kilometer veranschlagten Neubautrassierung aus Platzmangel ohne eigenen Bahnkörper ausgeführt werden müssten.

Verzögerungen gibt es zudem bezüglich eines Lückenschlusses der Linie 1 zwischen Neuem Ostfriedhof und Bahnhof Hochzoll. Auch hier gestaltet sich die Trassierung schwierig, Einsprüche von Anwohnern sind ebenfalls zu erwarten. Ein realistischer Zeitpunkt für den Baubeginn ist deshalb nicht absehbar.

Erweiterung und Verjüngung des Wagenparks

Für die neuen und verlängerten Strecken werden zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Außerdem sind die letzten drei in Betrieb befindlichen M8C aus Alters- und Komfortgründen zu ersetzen (siehe Meldung im STRASSENBAHN-MAGAZIN 3/2019). Für die nur elf GT6M wäre ein nachträglicher Brandschutznachweis, wie er für die 41 Combino zum Erhalt der Freigabe der Tunnelbenutzung durchgeführt wurde, zu aufwendig – ebenso wie eine Nachrüstung der für den Tunnelbetrieb erforderlichen Steuerungstechnik. Außerdem entsprechen diese kleinsten Fahrzeuge im Augsburger Betrieb nicht mehr dem oftmals erforderlichen Fassungsvermögen. Aus diesen Gründen sind auch sie zu ersetzen. Im Herbst 2018 veranlasste die SWA daher eine Ausschreibung von elf Einrichtungs-Niederflurstraßenbahnfahrzeugen mit Option auf insgesamt 16 weitere Fahrzeuge sowie auf einen an die Lieferung anschließenden Instandhaltungsvertrag für bis zu 32 Jahre. Spezifiziert wurden dabei siebenteilige Einrichtungs-Multigelenkfahrzeuge mit einer maximalen Länge von 42 Metern. Die Auftragsvergabe und Vertragsunterzeichnung soll Mitte Oktober 2019 erfolgen.

Für die Unterbringung der nach Weggang der M8C und GT6M zusätzlichen 13 Fahrzeuge werden neue Abstellgleise benötigt. Hierzu diskutieren die Verantwortlichen verschiedene Szenarien: die Auslagerung von Gleis- und Fahrleitungsbau aus dem Betriebshof Baumgartnerstraße zur Nutzung von dessen Fläche zur Fahrzeugabstellung, aber auch eine neue dezentrale Abstellmöglichkeit in einiger Entfernung vom Betriebshof. Auch für den heute im Betriebshof beheimateten Teil der historischen Fahrzeuge soll eine neue Unterbringungsmöglichkeit gefunden werden. WINFRIED WOLFF

Nächster Halt:

Borsigplatz

Borsigplatz, nur echt mit „Borsig Grill" und Borussia-Beflaggung. Niederflur-Triebwagen 9 fährt auf der U44 am 12. Mai 2019 soeben aus der Haltestelle aus und über den namensgebenden Platz
MICHAEL BEITELSMANN



Und wieder nicht Deutscher Meister! Auch wenn die Rivalen aus Bayern den Dortmunder Borussen im Mai erneut die berühmte Bundesliga-Schale weggeschnappt haben, feierten dennoch tausende Fans ihre Mannschaft und eine tolle Fußball-Saison; als Abschluss gab es sogar einen großen Korso. Und wo nimmt die Feier traditionell ihren Ausgangspunkt? Am Borsigplatz im Dortmunder Norden, inmitten eines Gründerzeitviertels. Hier, in der Nähe der früheren Westfalenhütte, wurde einst der BVB 09 als Arbeiter-Fußballverein gegründet. Zunächst wurden die Spiele im benachbarten Hoeschpark ausgetragen, aber auch heute noch ist der Profiklub dem Borsigplatz eng verbunden. Hier atmet einfach alles in Schwarz und Gelb, den Farben der Borussia. Und seit eh und je durchquert die Dortmunder Straßenbahn den großen, kreisrunden Platz – wenngleich sie heute ein wenig hochtrabend als „U44" bezeichnet wird. In der Nordstadt jedenfalls kommt sie als straßenbündige Trambahn daher. Baulich hat sich das Umfeld des Borsigplatzes in den letzten Jahrzehnten nur wenig verändert, auffällig ist jedoch die Zunahme von türkisch geprägten Lokalen und Geschäften.

Bereits seit 1898 fährt über den Borsigplatz eine Straßenbahnlinie bis zum nahen Endpunkt direkt am Werkstor der Westfalenhütte. Daher wurde sie auch von vielen Stahlarbeitern genutzt, die in der Westfalenhütte ihr Brot verdienten; dementsprechend herrschte besonders zu den Schichtwechselzeiten auch ein dichter Verkehr über den Borsigplatz. Die Westfalenhütte ist mittlerweile Geschichte, dafür stieg die frühere Linie 404 im Zuge des Ost-West-Tunnels der Dortmunder Stadtbahn zur U44 auf. Das weite Gelände der Westfalenhütte harrt der künftigen Entwicklung, die auch für die U44 eine Verlängerung und eine größere verkehrliche Bedeutung bringen könnte.

Benannt ist der Platz übrigens nach August Julius Albert Borsig, dem Sohn des Gründers der früher in direkter Nachbarschaft gelegenen Borsigwerke. Der Name steht heute noch für ein international tätiges Maschinenbauunternehmen, das unter anderem in früheren Jahrzehnten Lokomotiven herstellte. Doch davon ist heute am Borsigplatz nichts mehr zu sehen. Dafür wird hier sicher noch lange so manches Pils auf die Borussia angestoßen…

MICHAEL BEITELSMANN



Neue Farben an der Neiße

Görlitzer Straßenbahn ist wieder kommunal ■ Anstelle der Transdev-Tochter Verkehrsgesellschaft Görlitz (VGG) führt seit Anfang 2019 die städtische Tochtergesellschaft Görlitzer Verkehrsbetriebe (GVB) den östlichsten deutschen Trambetrieb. Die Stadt möchte den Nahverkehr wieder stärker selbst gestalten und modernisieren. Ein frisches Farbschema verkörpert den Neubeginn nach außen

Die Görlitzer Straßenbahn ging 1882 als Pferdebahn in Betrieb, zuerst auf der Verbindung vom Bahnhof über Postplatz, Steinstraße, Obermarkt und Grüner Graben zum Nikolaigraben. Zwischen dem Bahnhof und Grüner Graben verläuft mit einer kleinen Verlegung im Bereich Demianiplatz noch heute die wichtige Innenstadtstrecke, während mancher später hinzugekommene Streckenast längst wieder verschwunden ist. Am 1. Oktober 1896 übernahm die Berliner Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft (AEG) die Straßenbahn, die ein gutes Jahr später am 1. Dezember 1897 den elektrischen Betrieb aufnahm. Doch schon 1899/1900 ging die Betriebsführung bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges auf die AEG-Tochter Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft AG (ALOKA) über. In der Zeit der DDR führte die Stadt den Verkehrsbetrieb als kreisgeleiteten, volkseigenen Betrieb (VEB (K)), nach der Wende übernahmen die Görlitzer Stadtwerke die Betriebsführung und gründeten 1996 die Verkehrsgesellschaft Görlitz (VGG) als hundertprozentige Tochter aus.

Rolle vorwärts und zurück

Die Görlitzer Stadtpolitiker beschlossen 2001, die Mehrheit der Gesellschaftsanteile an den Stadtwerken und mithin auch die Straßenbahn der Vivendi Environnement (seit 2003: Veolia Environnement) zu verkaufen. Nach Übertragung der Stadtwerke-Aktienmehrheit an den Konzern übernahm die damalige Connex als Tochter der Veolia Verkehr – und mittlerweile als Transdev GmbH firmierend – die Betriebsführung. Während andernorts der Generationenwechsel hin zur inzwischen weit verbreiteten Niederflurtechnik auf vollen Touren lief, hatten die privaten Betreiber in Görlitz lediglich den Auftrag, Verkehrsleistungen zu erbringen. Innovationen hingegen standen nicht auf der Agenda, die Tram lief trotz der guten Pflege für das Fahrzeugmaterial insgesamt „auf Verschleiß“, womit der Betrieb zunehmend ins Hintertreffen geriet und heute als letzter in der ganzen Bundesrepublik – kleine, touristisch orientierte Bahnen





Beschwerlicher Aufstieg in die „Hohe Tatra“! Der Weg zur Barrierefreiheit ist noch weit …

OBEN Anders als bei der Tram sind Busse im orange-grau-weißen GVB-Design seit Januar auf Linie

LINKS Am Gründonnerstag 2019 unternahm der frisch ins GVB-Farbschema umlackierte Tw 313 eine HU-Probefahrt, laut GVB ist das Design noch vorläufig

MARTIN NEUMANN



Am 18. April 2019 rollte erstmalig ein KT4D-C im GVB-Farbkleid durch Görlitz

DANIEL KRAMER

ausgenommen – keinerlei barrierefreie Straßenbahnwagen im Bestand hat.

Indes schritt 2016 erneut die Görlitzer Lokalpolitik zur Tat und beauftragte die Verwaltung mit der Neugründung der Görlitzer Verkehrsbetriebe (GVB). Einen Tag nach Beurkundung erhielt das neue, kommissarisch zunächst von Oberbürgermeister Deinege geführte Kommunalunternehmen am 28. Oktober 2016 per Direktvergabe von der Stadt Görlitz die Beauftragung zum Betrieb des Görlitzer Stadtverkehrs vom 1. Januar 2019 an zunächst bis zum 31. Dezember 2028. Im folgenden Frühjahr schienen laut der Lokalpresse die Fronten zwischen dem bisherigen Nahverkehrsbetreiber Transdev mit seiner Tochter VGG und der Stadt Görlitz als Hauptfinanzier des Betriebes verhärtet: Während die VGG zwischenzeitlich eine Vertragsverlängerung bis zum Auslaufen der Tram-Linienkonzession 2027, mindestens jedoch bis 2021 anstrebte, wollte die Stadt schnellstmöglich die Betriebsführung an den eigenen GVB übertragen. Nicht verwunderlich, wo doch für die städtische Seite Kosteneinsparungen von mindestens 20 Prozent allein durch die Überführung des Bahn- und Busverkehrs in vollständig kommunale Trägerschaft in Aussicht standen. Schließlich gelang es den Beteiligten, den Betriebsübergang zum Jahreswechsel 2018/2019 zu vollziehen. Das umfasste neben allen anderen Themenfeldern auch das bisherige VGG-Betriebspersonal.

Neue Liniennummer: 1 statt 3

Mit dem Betreiberwechsel zum 1. Januar 2019 einher gingen die Umbenennung der bisherigen Linie 3 Weinhübel – Königshufen Am Marktkauf in Linie 1 (mit Zielbezeichnung NeißePark statt Königshufen Am Marktkauf) sowie eine moderate Erhöhung des Verkehrsangebotes an Samstagen, wo nun gemäß des 2016 im Stadtrat beschlossenen ÖPNV-Konzeptes „Status Quo plus“

Daten & Fakten: Tram Görlitz

Linien	2
Linienlänge	11,8 Kilometer
Haltestellen	25
Fahrgäste (ohne Bus)	ca. 3,3 Millionen
Linienfahrzeuge	16 (davon 2 Ersatzteilspender)
Sonder-/Historische Wagen	4



Viele Görlitzer KT4D-C tragen Vollreklame, sodass die mittlerweile fünfte Farbversion der Tatras allgemein kaum auffällt

AUFNAHMEN SOWEIT NICHT ANDERS ANGEGEBEN: MICHAEL SPERL



Wenige Tage vor Fristablauf des inzwischen werbefreien, zuvor langjährigen Landskron-Vollwerbewagens 309 rückt die Doppeltraktion 309 + 301 am 23. Mai 2019 ins Depot ein



Seit April 2018 läuft die Komplexsanierung am Postplatz, bei der auch immer wieder eingleisiger Betrieb im Baufeld nötig wurde. Hier Tw 308 auf dem Gegengleis am 23. Mai 2019

bis etwa 16:30 Uhr der 20-Minuten-Takt gilt. Weiterhin setzte der GVB auch Verbesserungen im Busbereich um, als eine der ersten Maßnahmen erhielt der Obermarkt mittels einer neuen Bushaltestelle eine direkte ÖPNV-Anbindung, ebenso wurde die Hochschule besser ins Busnetz eingebunden. Alle Maßnahmen zusammen bedeuten in Summe etwa fünf Prozent mehr Fahrplankilometer. Die Kommune kündigte an, freiwillig dabei entstehende Defizite – entsprechend verfügbarer Haushaltsmittel – in Form einer Gesellschaftereinlage auszugleichen.

Als Geschäftsführer verpflichtete die Stadt ab 1. Oktober 2018 Andreas Trillmich, der bereits 1996 bis 2004 die Verkehrsgesellschaft Görlitz leitete. Zu den Schwerpunkten seiner Arbeit zählen laut dem städtischen Auftrag im ÖPNV-Konzept Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit bei Fuhrpark und Infrastruktur im Hinblick auf die ab 2022 geltenden neuen Regelungen laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Als sichtbares Zeichen des Aufbruchs gingen zu Jahresbeginn Anfang Januar zwei Busse im neuen Farbschema in Betrieb, unterdessen gab es bis Redaktionsschluss dieses Heftes noch keine offizielle Vorstellung der neuen Farben bei der Tram.

Netzausbau zum Klinikum?

Im Zuge der Umstrukturierung kam jetzt unter neuer Geschäftsführung auch ein altes Thema wieder auf den Tisch: Der Wunsch vieler Görlitzer nach einer neuen Straßenbahnstrecke bis zum Klinikum. Schon 2000 war die damals letztlich nur bis zum Marktkauf (heute NeißePark) gebaute Neubaustrecke im Trassenverlauf bis zur Klinik, Haltestelle Virchowstraße, geplant. Doch

Fast Überlandbahnflair kommt bei der Strecke der Linie 2 Richtung Landeskrone auf, hier KT4D-C 305 auf der Biesnitzer Straße



Mit dem neuen Fahrziel NeißePark passiert Doppeltraktion 302 + 316 am 23. Mai 2019 vorbei am Humboldthaus den Platz des 17. Juni

Der Hopfenexpress

Der GVB verfügt neben drei historischen Wagen auch über einen Partywagen DÜWAG GT 6 Typ Mannheim. Der Triebwagen 322 wurde 1971 gebaut und kam 1995 aus Mannheim nach Görlitz. In Mannheim fuhr der Wagen als Tw 465 und kam zusammen mit den 2003 verschrotteten beiden Schwesterfahrzeugen Tw 460 und 468 (in Görlitz als Tw 320 und 321 bezeichnet) in die Neißestadt. Das Fahrzeug ist im Inneren mit einer Theke, abgeänderter vis-à-vis-Bestuhlung sowie kleinen Tischen ausgestattet und kann für Sonderfahrten gechartert werden. Öffentliche Einsätze finden üblicherweise zu den Festen in der Stadt wie dem Kneipenfestival oder in der Adventszeit statt.



Kurz vor dem Wendedreieck Biesnitz/Landeskrone war Tw 322 am 19. April 2018 mit einer illustren Feierabendgesellschaft unter-

nach überarbeiteten Wirtschaftlichkeitsberechnungen, Einwohnerrückgang und teilweise zweistellig sinkenden Fahrgastzahlen im Görlitzer Nahverkehr schienen alle Versuche dafür bis 2008 aussichtslos. Nun besteht die Hoffnung, bis Ende 2019 mit dem GVB und einem frisch gewählten Stadtrat eine Entscheidung über die fehlenden 600 Meter Strecke fällen zu können.

Dabei ist die Tram zur Klinik nicht neu. Bereits bis zum Fahrplanwechsel 2004 rollte die Straßenbahn auf der alten Trasse von der Heilige-Grab-Straße den Berg hinauf zur Gleisschleife am Krankenhaus. Doch im November 2003 wurde die Linie im Zentrum auf den Demianiplatz eingekürzt, Ende 2004 gleiszustandshalber auf „Schienenersatzverkehr" umgestellt und still und leise schließlich 2007 von der Buslinie B übernommen. Die Strecke ist inzwischen längst abgebaut. Immerhin liegt bis heute die 2004 außer Betrieb genommene Gleisschleife wie ein Mahnmal an der Virchowstraße und wartet darauf, eines Tages vielleicht doch noch aus dem Dornröschenschlaf wachgeküsst zu werden.

Tram nach Polen?

Immer wieder ist auch die grenzüberschreitende Straßenbahnstrecke nach Zgorzelec ein Thema bei gemeinsamen Sitzungen der Stadträte von diesseits und jenseits der Grenze. Beide Teile der „Europastadt Görlitz/Zgorzelec" sind wirtschaftlich in vielerlei Hinsicht verbunden, es besteht ein reger Einkaufsverkehr. Doch ob die Grenzgänger je wieder mit der Straßenbahn die Neiße überqueren können, ist alles andere als gewiss.

Ähnlich wie beim Klinikum fuhr hier vor vielen Jahren – jedoch noch viel weiter zurückliegend lediglich bis zum Zweiten Weltkrieg – schon einmal eine Linie in den damaligen Stadtteil Moys. Doch außer Absichtserklärungen ist zu einer internationalen Linie bisher wenig greifbares gereift, ein erster Schritt sei – so laut Lokalpresse der Wunsch von GVB-Chef Trillmich – ein gemeinsamer Stadtverkehrstarif für die gegenwärtig grenzüberschreitend fahrende Buslinie P.

Derzeitiger Betrieb

Unter dem Slogan „Im Takt mit Görlitz" macht der GVB nun bereits ein knappes halbes Jahr Betrieb. Bis zum Redaktionsschluss war der seit 2018 in Hauptuntersuchung befindliche KT4D 313 – der erste Wagen im neuen GVB-Lack – noch nicht in den Betriebsdienst zurückgekehrt. Interessant sind unterdessen kleine Detailänderungen, die im Zuge der Umwandlung zum GVB und der Einführung der Linie 1 an den Fahrzeugen vonstatten gingen. So haben alle Tatra KT4D-C zum Jahresbeginn neue Rollbänder zur Linienzielanzeige erhalten, darunter auch die beiden bisher mit einer Matrixanzeige ausgestatteten Wagen 317 und 319. Am Heck erhielten alle Wagen vor den Liniennummernkästen Steckschildeinschübe. Sie werden seither klassisch mittels Wechselplatten umgeschildert.

Der Bestand an Linienwagen umfasste Stand Mai 2019 noch 14 der einst 19 Triebwagen KT4D-C. Die Tw 304 und 307 fielen bereits 2010 dem Schneidbrenner zum Opfer, Tw 315 ging 2013 an einen privaten Eigentümer und die Wagen 303 und 318 dienen gegenwärtig noch als Ersatzteilspender. Im Einsatz sind an normalen Schultagen mindestens neun Wagen – jeweils drei Kurse pro Linie, wobei die Linie 3 tagsüber mit Doppeltraktionen fährt.

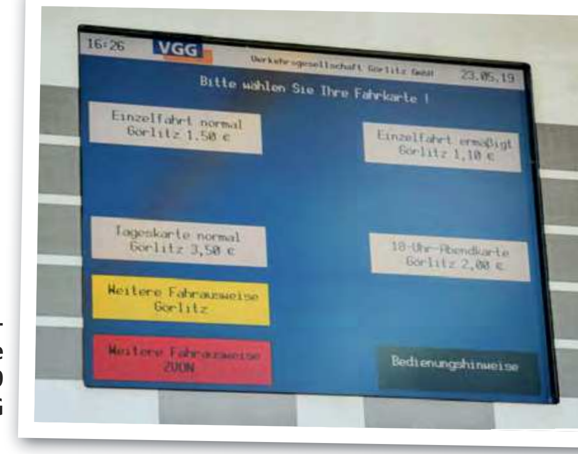
Zukunftsaussichten

Die Lokalpresse zitierte Anfang des Jahres Geschäftsführer Trillmich vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit laut Personenbeförderungsgesetz ab 2022. „Wir reden hier von neuen Niederflurwagen oder wir reden gar nicht mehr über die Straßen-



OBEN UND LINKS Zweimal KT4D 319. Links im Zustand 2017 mit Matrixanzeigen und VGG-Signet als Linie 3, oben jetzt „zurückgebaut“ mit klassischer Rollband-Zielanzeige als GVB-Wagen 2019

RECHTS Am Automatendisplay leuchtete auch im Mai 2019 noch die alte VGG



bahn“. Ob sich die Stadt eine Straßenbahn weiter leisten wolle, müsse dabei nach Aussage Trillmichs letztlich die Stadtpolitik entscheiden. Berechnungen haben einen Investitionsbedarf von etwa 30 Millionen Euro für die kommenden Jahre zur Modernisierung und barrierefreien Gestaltung von Wagenpark und Infrastruktur der Straßenbahn ergeben. In der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) von 2018 ist der Weiterbetrieb der Straßenbahn zunächst als politisches Handlungsziel definiert. Um vollständige Barrierefreiheit auf den Bestandslinien zu ermöglichen, braucht der GVB acht Niederflurwagen. Dabei sind zumindest für die Linie 3 größere Fahrzeuge als die bisherigen KT4D-C nötig, da diese aktuell unter der Woche in Doppeltraktion fahren. Die hälftige Förderung seitens des Freistaats Sachsen würde für die Kommune und den Verkehrsverbund noch immer Aufwendungen von 14 bis 15 Millionen Euro bedeuten, die nicht auf einen Schlag zu stemmen sind.

Deshalb ist eine Option, die Anschaffungen bis 2028 zu strecken. Zumindest ein Kurs pro Linie soll dann im Stundentakt ab 2022 niederflurig rollen, was zumindest den Willen zeigt, mit den begrenzten Görlitzer Möglichkeiten den Forderungen des Personenbeförderungsgesetzes Rechnung zu tragen. Es bleibt aktuell spannend, ob die Stadt mittels Förderunterstützung diese Herausforderung zu stemmen vermag und die Straßenbahn damit in eine gesicherte Zukunft fährt – oder eben bald aufs Abstellgleis rollt. MICHAEL SPERL

„Russisch Ruhrgebiet“

Trams am Schacht in Prokopjewsk ■ Die Straßenbahn in der sibirischen Industriestadt fährt heute noch im Schatten der Fördertürme wie im Ruhrgebiet vor 50 Jahren. Aber mit jahrzehntelanger „Verspätung“ machen auch in Prokopjewsk die Zechen dicht – und mit ihnen die ersten Straßenbahnlinien ...



2016 hat die Straßenbahn ihr 80-jähriges Jubiläum gefeiert – die Werbung dafür hängt noch heute

Seit Ende 2018 ist im Ruhrgebiet Schicht im Schacht – die Zeche Prosper Haniel in Bottrop ist geschlossen und der Steinkohletagebau in Deutschland Geschichte. „Wat willze machen?“, sagt der Ruhrpottler da mit seinem unnachahmlichen Charme. Wer heute noch erleben will, wie die Kumpel unter Tage gefahren sind und wie die Fördergerüste rattern, der muss halt ins Museum gehen. Oder er macht „wat“ ganz Verrücktes: Koffer packen, in den Flieger setzen und nach Prokopjewsk in Westen Sibiriens reisen! Da kommt natürlich kein Mensch drauf – aber dafür gibt es ja das STRASSENBAHN MAGAZIN! Rund 6.000 Kilometer von Deutschland entfernt liegt die „russische Version“ des Ruhrgebiets. Prokopjewsk liegt etwa 350 Kilometer südöstlich von Nowosibirsk. Es ist kein Ballungsraum aus verschiedenen Städten, sondern eine Stadt mit rund 200.000 Einwohnern, die sich auf mehrere Ortschaften verteilen. Seit 1936 sind sie durch Überland-Straßenbahnen verbunden und diese bringen die „Kumpel“ zu den Schichtwechseln mehrmals am Tag zu den Zechen und wieder nach Hause. Eben genau so wie im Ruhrgebiet vor 50 Jahren, als neben den Fördertürmen noch Straßenbahnen von Laar nach Meiderich, von Recklinghausen nach Datteln oder von Gladbeck nach Oberhausen pendelten. Das Netz ist zwar theoretisch durchgehend befahrbar und nicht zweigeteilt, wie etwa in Nowosibirsk, aber es gibt keine Linie, die das Netz von einem Ende zum anderen Ende durchfährt. Dafür ist dann umsteigen und einen neuen Fahrschein kaufen angesagt. In Prokopjewsk sind heute sieben Linien auf einem 29 Kilometer langen Netz unterwegs. Ganz im Osten der Stadt fahren die Linien 3, 7 und 8 in zwei verträumten Siedlungen, sammeln Fahrgäste von den ankommenden Bussen ein und scheppern dann auf den gebrochenen Gleisen durch die unbefestigten Straßen.

Auf und ab vorbei an Schächten

Zwischen den rustikalen Holzhütten hört man die anrollende Tram schon, lange bevor sie überhaupt zu sehen ist. Die Linie 7 ist nur zwischen den beiden Endstellen dieses Netzteils unterwegs, in Richtung Westen windet sich die Strecke mit den Linien 3 und 8 kurvig und hügelig durch die Landschaft. Im Hintergrund pustet eine Fabrik schwarze Wolken in die Luft, neben den Gleisen zerfällt langsam eine Zeche, die erst vor kurzem geschlossen und dann teilweise schon in Einzelteile zerlegt wurde. Die Bahnen überqueren eine Eisenbahnstrecke, auf der emsig Kohlewaggons hin- und her-

Die Zechen rattern und die endlosen Schlangen aus Güterwagen bringen Abraum und Kohle fort – und mittendrin die Straßenbahn von Prokopjewsk zwischen dem unteren und dem oberen Zentrum



Einen einheitlichen Anstrich haben die Bahnen in Prokopjewsk nicht – und wie manche Industriebrache an den Strecken wirken auch viele Fahrzeuge mittlerweile eher gammelig ALLE AUFNAHMEN: CHRISTIAN LÜCKER



Ein Blick in das letzte verbliebene Straßenbahndepot der Stadt mit den beiden einzigen Wagen, die einen Niederflureinstieg haben – im Sommer 2016 rückt einer von ihnen gerade auf Linie 6 aus



Vor diesem Bahnübergang hält die Bahn kurz an – signalisiert mit einem Stoppschild und in der Hoffnung, keinen Zug zu übersehen, geht die Reise dann weiter zum unteren Zentrum



Ein KTM-5 im originalen Farbschema hält im Hochsommer 2018 vor dem schmucken Theater im unteren Stadtzentrum. Mangels Bahnsteig stehen die Fahrgäste hier übrigens direkt auf dem Gleis der Straßenbahn

geschoben werden und schon steht die Straßenbahn im unteren Zentrum von Prokopjewsk. An der Wendeschleife treffen sich Straßenbahnen, Busse und Züge und dort starten auch die Linien 1 und 6 ihre etwa zehn Kilometer lange Fahrt ins obere Zentrum. Aus der Luft betrachtet ist die auf den ersten Blick malerische Landschaft neben der Tramstrecke ziemlich zerfurcht. Überall buddeln die Russen nach Kohle und reißen dafür die Erddecke auf oder sie fördern den Rohstoff rund um die Uhr über die Zechentürme aus dem Bauch der Stadt an die Oberfläche. Entscheidend mit aufgebaut haben die Zechen vor etwa einhundert Jahren tatsächlich extra angeworbene Profis aus dem Ruhrgebiet. Doch unter den schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen konnten die Minen nur mit Mängeln entstehen. Den deutschen Zuwanderern schob man das als Sabotage in die Schuhe – die meisten kamen infolgedessen bei den „Säuberungen“ Josef Stalins ums Leben.

Letztes Depot – mit besten Aussichten

Die Linie 1 und 6 haben jetzt einen Kilometer Kraftakt vor sich, denn es geht ununterbrochen am Hang entlang bergauf. Für ein paar Sekunden haben die Fahrgäste über die Holzhütten hinweg einen fantastischen Blick in die Ferne, dann quietscht die Bahn durch einen Bogen und öffnet die Türen. Die Fahrerin verlässt in orangener Warnweste die Bahn – Feierabend, das letzte Straßenbahn-Depot von Prokopjewsk ist erreicht. Schon 2013 hat das Depot 2 dicht gemacht, 2016 mit Stilllegung der damaligen Linie 5 auch das Depot 3. Die Kurse der Linie 4 wanderten damit auch noch zum Depot 1, sodass jetzt alle Linien so ziemlich aus der Mitte des Netzes bestückt werden. Mit Depot 1 hat nebenbei auch eindeutig der Betriebshof mit der landschaftlich besten Aussicht überlebt. Mit neuer Fahrerin – Männer am Fahrerplatz sind in Russland extrem selten – steuert die Straßenbahn ein paar Schlenker weiter direkt auf das Herz des oberen Zentrums zu. Dort teilt sich die Strecke nach Nord und Süd auf und wer will, kann auf die Linien 4 und 5 (ehemals Linie 9) umsteigen, die in diesem westlichen Teil des Netzes pendeln. Besonders im Südwesten der Stadt stehen dann auch mal mehrere der obligatorischen Plattenbauten an der Strecke. Kurz vor den beiden äußeren Endstellen hat die Linie 5 eher was von Achterbahn als von Straßenbahn: Die Trams fahren durch lang gezogene Bögen auf und ab, da kann man nur beten, dass die Bremsen nicht versagen. Bisher scheint das immer geklappt zu haben… Für die sieben Linien stehen dem Betrieb noch 31 vierachsige Wagen zur Verfügung, überwiegend kantige KTM-5 sowie die jüngeren KTM-19 aus der Waggonfabrik Ust-Kataw und sechs weißrussische Wagen von BKM von 2012. Die letzten der jüngeren, aber in Russland in vielen Betrieben unbeliebten KTM-8 haben das Depot 3 gar nicht mehr verlassen und sind nach dessen Schließung an Ort und Stelle verschrottet worden. Obwohl sich im Depot 1 noch über 20 Wagen die Räder platt stehen, hat der Betrieb vor vier Jahren noch zwei KTM-5 aus dem be-

Über die Stadt

Prokopjewsk ist eine klassische Industriestadt und auf Touristen überhaupt nicht eingestellt. Das zeigt sich allein schon daran, dass es in der Stadt kein größeres Hotel gibt, das in den gängigen Buchungsportalen verzeichnet ist, es gibt lediglich ein paar Pensionen oder Ferienwohnungen, in denen vor allem Arbeiter absteigen. Trotzdem ist die Stadt insgesamt mehr grün als grau und damit lebenswerter als andere russische Industriestädte. Mit dem Volkstheater im unteren Zentrum bietet Prokopjewsk den Bewohnern sogar ein schmuckes Gebäude, auf das viele Einwohner stolz sind.



LINKS Entlang der Strecken sprießen die Masten manchmal wie Bäume aus dem Boden. Und dann noch so viel eckiges Blech: Wartehalle, Garagen, KTM-5 …

UNTEN Ruhrgebiet oder Russland? Wer es nicht am KTM-5 erkennt, der sieht es an der russischen Flagge, die am Außenspiegel weht. Diese Zeche im östlichen Netzteil ist mittlerweile auch schon zu, im Sommer 2018 stand die Strecke auch noch zur Debatte

Kurzinfo Tram Prokopjewsk

Linien	7
Streckenlänge	29 Kilometer
Haltestellen	56
Linienfahrzeuge	16 Wagen Typ KTM-5M3
	6 Wagen Typ BKM
	9 Wagen Typ 71-619KT
Arbeitswagen	10



nachbarten Nowokusnezk gekauft. Das erscheint verrückt, ist aber in Russland normal. Selten wird aus zwei kaputten Wagen sofort wieder ein ganzer gebastelt. Wenn es günstig eine Alternative gibt, dann nimmt man bevorzugt diese! Obwohl Moskau aktuell kostenlos erst rund zehn Jahre alte KTM-19 an zig Betriebe im Land abgibt, ist noch keine Fuhre Gebrauchtwagen nach Prokopjewsk unterwegs. Vielleicht wird ja noch ein entsprechender Antrag gestellt – nötig hätte der Fuhrpark eine kleine Auffrischung durchaus.

Alte Linie 5 stillgelegt – und dann?

Selbst da, wo auf den ersten Blick nicht die Masse an Menschen wohnt und wo das Auto die deutlich schnellere Alternative ist, sind die Bahnen in Prokopjewsk ganz ordentlich gefüllt. Die 16 Rubel, etwa 20 Cent, die die Schaffnerinnen pro Fahrt kassieren, reichen trotzdem bei weitem nicht aus, um die Straßenbahn rentabel zu betreiben. Im November 2016 kam es deshalb zu einer ersten größeren Stilllegung, als die Strecke vom nördlichen Ende der Linie 9 bis zur Brotfabrik außer Betrieb ging. Danach nummerten die Verkehrsplaner die Linie 9 zur „neuen“ 5 um. Zuletzt fuhren auf der alten Linie 5 nur noch zwei Kurse und damit einmal in der Stunde Straßenbahnen, vollkommen unabhängig vom übrigen Verkehr durch größtenteils unbebautes Gebiet und zu Industriegebieten, wo schon längst niemand mehr „auf Schicht“ muss. Die Gleise hätten dringend saniert werden müssen – dem Spardruck der Stadt und den stark gesunkenen Fahrgastzahlen hat die Linie letztlich nicht mehr standgehalten. Die Gleise wurden in den folgenden Monaten restlos herausgerissen, als wäre nie eine Straßenbahn zur Brotfabrik gefahren. Aber, wo einmal an einem Ast gesägt wurde, fällt meist auch der nächste, bis irgendwann nur noch ein Rumpf über ist – oder gar nichts mehr. In Prokopjewsk steht zumindest mit dem ganzen Ast östlich des unteren Zentrums das nächste Teilstück aktuell auf dem Prüfstand. Der Plan war ursprünglich, die Strecken des Ostnetzes bis Frühjahr 2018 stillzulegen und damit die Linien 3, 7 und 8 einzustellen. In diesem Bereich sind vor einigen Jahren schon die Linien 3 und 7 verkürzt worden. Es gab auch die Variante, dass die Strecke bestehen bleibt und zumindest die noch relativ neue Linie 8 weiter fährt. Für sie wurde kurz vor der Stilllegungsdiskussion extra noch ein neuer Gleisbogen von der abgebauten Strecke zur Brotfabrik im Gleisabzweig des Vororts eingesetzt, damit sie vom unteren Zentrum aus beide Endstellen im Ostnetz ohne Umsteigezwang anfahren kann. Wie auch immer: Geschehen ist bis heute nichts. Vielleicht haben eine Anfang 2018 gestartete Online-Petition und ein Aufschrei der Bürger vor Ort tatsächlich etwas bewirkt. Vielleicht aber auch nicht und die Straßenbahn in Prokopjewsk schrumpft irgendwann „über Nacht“ um ein Drittel ihrer Strecken. Noch ist im „russischen Ruhrgebiet“ aber eben längst nicht Schicht im Schacht.

CHRISTIAN LÜCKER



Die Father Rahm Avenue verläuft im Abstand von vier Straßenblöcken parallel zur mexikanischen Grenze. Die Straße ist eine bunte Einkaufsstraße, die von den für die USA typischen hölzernen Leitungsmasten gesäumt wird. PCC 1506 fährt in Richtung Betriebshof

AUFNAHMEN, SOWEIT NICHT ANDERS ANGEGEBEN: BERNHARD KUSSMAGK

PCC-Revival in der Wüste

Nach 44 Jahren wieder Streetcars in El Paso ■ Vom Schrottplatz gerettete und rekonstruierte PCC-Wagen rollen seit Ende 2018 durch die texanische Großstadt und bringen das alte Flair zurück in die „Sun City" an der mexikanischen Grenze. Teile der Neubaustrecken folgen den ehemaligen Gleisverläufen des zwischen 1943 und 1974 etappenweise stillgelegten Systems

Im äußersten Westen von Texas, an den südlichsten Ausläufern der Rocky Mountains, liegt El Paso mit seinen 690.000 Einwohnern. Mit den umliegenden Gemeinden und der südlich des Rio Grande auf mexikanischem Boden liegenden Schwesterstadt Ciudad Juárez mit etwa 1,3 Millionen Einwohnern bildet El Paso eine Metropolregion von insgesamt etwa zwei Millionen Einwohnern. Die Schwesterstadt ist über drei Straßengrenzübergänge und einen Schienengrenzübergang erreichbar. El Paso liegt mitten in der Chihuahua-Wüste, die ein heißes und arides Klima aufweist. Entsprechend fallen die Sommer mit bis zu 45 Grad Celsius in El Paso heiß aus, während im milden Winter nur vereinzelt Frost und Schnee auftreten. An über 300 Tagen scheint die Sonne, daher trägt die Stadt den Beinamen „Sun City".

Seit 1848 amerikanisch

El Paso ist seit 1848 US-amerikanisch und eine wichtige Handels-, Garnisons-, Universitäts- und Dienstleistungsstadt. Während die kupfererzeugende Industrie Jahrzehnte standortbestimmend war, steht die Stadt heute





An der Oregon Street Ecke Franklin Avenue kommen die Gleise der Uptown und der Downtown Loop zusammen. Triebwagen 1514 nimmt zügig die Kurve in Richtung Downtown Loop

Weit oben in der Uptown Loop fährt PCC 1514 die Oregon Street entlang stadteinwärts



Netzplan: Die Strecken sind eingleisig und werden nur in einer Richtung befahren. Die Haltestellen sind durchnummeriert


GRAFIK: SUN METRO



wirtschaftlich auf mehreren Standbeinen. Hierzu zählen insbesondere die Erdölverarbeitung durch Raffinerien und die Kunststofferzeugung, Textil-, Elektronik- und Rüstungsindustrie. Bis in die 1980er-Jahre entwickelte sich El Paso in rasantem Tempo. Diverse Niedriglohnbetriebe begünstigten massive Einwanderung mexikanischer Arbeiter. Die anschließende Rezession hatte ihre Ursachen hauptsächlich in der Schließung der Kupferhütte und in der Abwanderung von Unternehmen in Niedriglohnländer. Die Wirtschaft der Stadt hängt stark vom grenzüberschreitenden Verkehr ab, und so forderten die Abwertung des mexikanischen Pesos 1994 und die verschärften Grenzkontrollen nach dem 11. September 2001 ihren Tribut.

Gegenwärtig erlebt El Paso einen neuen Aufschwung. Zahlreiche Baumaßnahmen in der Stadt und die erhebliche Erweiterung der Militäranlagen sorgen für eine Belebung der lokalen Wirtschaft. Neue Restaurants, Hotels und Wohnhäuser entstehen im Zentrum und in angrenzenden, lange verödeten Quartieren. Die Pläne der Reurbanisierung des Stadtzentrums brachten neuen Schwung in die Idee, die 1974 stillgelegte Straßenbahn wieder einzurichten.





PCC 1506 biegt schwungvoll aus der Franklin Avenue in die wegen der Überbrückung der Eisenbahn ansteigende Kansas Street ein

Straßenbahnnetz wächst und schrumpft rapide

El Paso verfügte über ein zum Zeitpunkt seiner maximalen Ausdehnung in den 1920er-Jahren 103 Kilometer langes und von mehr als 100 Fahrzeugen befahrenes Straßenbahnnetz, betrieben durch die El Paso Electric. Am 11. Januar 1902 rollte die erste Elektrische durch die Stadt, sie ersetzte schnell die von Pferden und Mulis gezogenen Bahnen und eroberte bald alle Bezirke. Eine 19 Kilometer lange Überlandstraßenbahnstrecke führte ab 1913 bis nach Ysleta östlich der Stadt. National City Line kaufte 1943 den Straßenbahnbetrieb auf und legte bis 1947 alle Linien bis auf die grenzüberschreitende Strecke still.

Zunächst hatte 1950 der Aufkauf von 17 in Saint Louis gebauten PCC (President's Conference Committee) des Baujahres 1937 von der stillgelegten Straßenbahn in San Diego und der Erwerb dreier weiterer PCC-Wagen 1952 zu einer deutlichen Aufwertung des Betriebes geführt, der die Neuzugänge als Tw 1500 bis 1519 in seinen Bestand einreihte. Die Vierachser erhielten in El Paso noch zusätzlich vordere Stangenstromabnehmer und statt der Quersitzbänke wegen der dadurch einfacheren Zollkontrollen Längssitzbänke. Doch kamen die PCC langsam in die Jahre, und Straßenbahnen galten in den USA bekanntermaßen gemeinhin als Auslaufmodell, sodass schließlich 1974 das endgültige Ende kam.

Im Betriebshof an der Cotton Avenue im Osten des Stadtzentrums warteten die 17 noch vorhandenen PCC – drei waren schon früher verschrottet worden – auf eine vielleicht mögliche Wiederaufnahme des Betriebes beziehungsweise auf Kaufinteressenten. Nach einer Zwischenlagerung ab 1979 nahe der grenzüberquerenden Santa Fe Bridge im Freien wurden neun von ihnen Ende der 1980er-Jahre nahe des Flughafens in die Wüste gestellt, wo sie bis 2015 vor sich hin rotteten. Zwar gab es Vandalismus, aber das relativ trockene Klima fügte den Wagen im Vergleich zur langen Abstellzeit wenig Schaden an der noch immer erhaltungswürdigen Grundsubstanz zu.

Rostige PCC aus der Wüste fit gemacht

Schließlich beschloss der Stadtrat 2012 die Wiedereinführung der normalspurigen Straßenbahn samt Reaktivierung der alten PCC-Wagen. Die Idee zur Bergung und Aufarbeitung der inzwischen hochbetagten Klassiker kam auf, weil diese in den USA Kultstatus besitzen. Außerdem sollte das Wagenmaterial der wieder einzuführenden Straßenbahn einen historischen Bezug zur Stadt ergeben. Im Juli 2014 erfolgten die letzten Genehmigungen für die Errichtung zweier schleifenförmiger, eingleisiger Strecken – der Downtown- und der Uptown-Loop. Dann bekam 2015 die Brookville Equipment Corporation den Zuschlag für die Restaurierung und die Modernisierung von sechs PCC für 18,8 Millionen US-Dollar, die zunächst aus der Wüste geborgen werden mussten. Ihr Zustand erwies sich dann bei näherer Begutachtung jedoch schlechter als ursprünglich angenommen.

Für das gesamte Straßenbahnprojekt kalkulierten die Planer 2016 gut 97 Millionen

LINKS El Paso hat einige steigungsreiche Straßenzüge, die auch teilweise von der Straßenbahn befahren werden. Hier rollt Wagen 1512 die Oregon Street an der Ecke California Avenue zügig stadteinwärts entlang

RECHTS Der nördlichste Punkt des Netzes: PCC 1512 erreicht aus der Stanton Street kommend den Baltimore Drive. Typisch für El Pasos Umgebung sind die kargen Bergketten





PCC 1505 stoppt Ende der 1960er an der Grenzkontrolle. Der Wagen ist unterwegs in Richtung Mexiko. Bemerkenswert sind die beiden Flaggen an der Fahrzeugfront sowie die beiden Stangenstromabnehmer SLG. RICHARD GERBIG

Die „internationale" Linie

Die internationale Linie durch das Zentrum von El Paso über den Rio Grande in das Zentrum von Ciudad Juárez und auf anderer Streckenführung wieder zurück verkehrte in Form einer großen Ringlinie bis 1973 – und damit deutlich länger als die bis 1947 stillgelegten übrigen Strecken. Zum einen war diese Linie profitabel und zum anderen hatte der Betrieb keine Konzession für den Betrieb von grenzüberschreitenden Buslinien in die Nachbarstadt hinein. Weil die mexikanische Bevölkerung lieber in den USA einkaufte, sah die Verwaltung von Ciudad Juárez in der Straßenbahnlinie einen der Gründe des Niederganges des Geschäftslebens in der Innenstadt und entzog nach einem längeren Disput wegen diverser Formalitäten der Straßenbahngesellschaft kurzerhand die Betriebsgenehmigung. Verkürzt auf eine nur noch innerhalb El Pasos verkehrende kürzere Ringlinie, die eine ohnehin vorhandene und parallel zur Grenze verlaufende Betriebsstrecke benutzte, blieb die Straßenbahn nach Aufgabe des grenzüberschreitenden Verkehrs 1973 noch bis zum 4. Mai 1974 innerhalb El Pasos in Betrieb. Während in Ciudad Juárez im Oktober 1977 weite Teile der Oberleitung demontiert wurden, blieb ein Großteil der Gleise und Fahrleitungen in El Paso bis mindestens 1979 erhalten.

US-Dollar, investiert vom US-Bundesstaat Texas. Begannen erst am 7. Dezember 2017 die Gleisbauarbeiten durch die Camino Real Regional Mobility Authority unter dem Projektmanagement von WS Atkins PLC, so waren sie im März 2018 bereits zu 95 Prozent beendet. Kurz darauf konnten die Arbeiter ebenfalls die Montage der Fahrleitung abschließen. Das Unternehmen Brookville hat unterdessen die 14,3 Meter langen und 2,6 Meter breiten PCC umfangreich modernisiert und statt der ehemaligen je zwei Stangenstromabnehmer pro Wagen einen Einholmstromabnehmer am Heck verbaut. An der Mitteltür erhielten die PCC eine Hebevorrichtung für Rollstühle, zusätzlich sorgen auf den Dächern installierte Klimaanlagen im Sommer für eine deutliche Erleichterung bei der Mitfahrt. Je drei Fahrradständer sind an Bord und die Ausstattung mit WLAN ist ebenfalls zeitgemäß. Durch die am Ende der Wagen befindlichen Halbscheren und die Klimaanlagen weichen die Wagen optisch von den Ursprungs-PCC deutlich ab, durch die „aus einem Guss" ausgeführte Verkleidung entsteht dennoch ein harmonisches Gesamtbild der damit jetzt höher gebauten Wagen.

Der erste rekonstruierte Wagen 1506 erreichte El Paso am 19. März 2018, der sechste und letzte war Wagen 1511 am 19. Dezember 2018. Bereits am 3. April 2018 fand die erste Probefahrt statt und am 10. Oktober 2018 begann der Vorlaufbetrieb ohne Fahrgäste. Der Bürgermeister Dee Margo eröffnete den Straßenbahnbetrieb mit einer Zeremonie am 9. November 2018 um 11 Uhr am Cleveland Square. Jeweils von Freitag bis Sonntag galt bis zum 6. Januar 2019 Nulltarif. In der übrigen Zeit erhob der Betrieb den auch jetzt geltenden regulären Fahrpreis von 1,50 US-Dollar. Die Fahrgäste können den Betrag in den PCC-Wagen in eine Fahrgeldbox einwerfen oder einen Fahrschein an Automaten kaufen. Eine Tageskarte für 3,50 US-Dollar ist ebenfalls im Angebot.

Achtförmige Streckenführung

Die Streckenlänge beträgt 7,7 Kilometer. Es existieren keine eigenen Gleiskörper, aber ein Teil der Strecken ist abmarkiert. Die Gleise befinden sich entweder in Straßenmittellage oder am rechten Straßenrand. In der Uptown Loop gibt es einige starke Steigungen. In einem Großteil der von der Uptown Loop befahrenen Straßenzüge rollten einst Straßenbahnen des ersten Betriebes. In der Downtown Loop fuhren bis 1974 in einigen Straßenzügen jene PCC, die jetzt wieder dort zu erleben sind. Die 27 Haltestellen sind ähn-



OBEN An der Oregon Street Ecke Franklin Avenue kommen die Gleise der Uptown und der Downtown Loop zusammen. Triebwagen 1506 nimmt zügig und leicht quietschend die Kurve in Richtung Downtown Loop

LINKS In der Downtown Loop biegt PCC 1512 von der Kansas Street in die Father Rahm Avenue ein

Drei verschiedene Fahrzeuglackierungen

- Variante „1950er": PCC 1511 und 1515
  Orange/Grün mit weißem Dach und hellgrünen Streifen
- Variante „1960er": PCC 1504 und 1514
  Türkisgrün mit weißem Dach und dunkelgrünen Streifen
- Variante „1970er": PCC 1506 und 1512
  Türkisgrün mit weißem Dach und roten Streifen

lich gestaltet und überwiegend mit Schutzdächern, Sitzmöglichkeiten und Informationstafeln ausgerüstet, verfügen jedoch nicht über Fahrscheinautomaten. Der viergleisige Betriebshof befindet sich unmittelbar neben dem Downtown Santa Fe Transfer Center nahe der Haltestelle 1 (siehe Netzplan). Die Fahrleitungsspannung beträgt 650 Volt.

Eine Rundfahrt auf der achtförmigen Linie dauert eine Dreiviertelstunde. Ursprünglich war vorgesehen, zwei separate Linien – die Uptown-Loop- und die Downtown-Loop-Linie – zu betreiben. Die Uptown-Loop-Linie entspricht der jetzt befahrenen achtförmigen Streckenform, die im Zentrum von der Downtown-Loop-Linie verstärkt werden sollte. Letztere sollte nur einen Ring durch die Innenstadt beschreiben. Zunächst setzte Sun Metro vier Wagen ein, die ein 15-Minuten-Intervall anboten. Seit dem 15. April wird nur noch alle 25 Minuten gefahren, es kommen nur noch drei Fahrzeuge zum Einsatz. Die Straßenbahn fährt neuerdings statt morgens ab 7 Uhr erst ab 11 Uhr, dafür ist der Betriebsschluss nach hinten verlegt worden. Um Mitternacht finden die letzten Fahrten statt und anschließend rücken die Wagen in den Betriebshof ein. Von Donnerstag bis Samstag fahren die Wagen eine Stunde länger bis nachts 1 Uhr.

Der örtliche Verkehrsbetrieb Sun Metro betreibt auch Busse. Am Downtown Santa Fe Transfer Center kommen zwei Dutzend Buslinien zusammen und auch die künftigen Schnellbuslinien werden hier halten. Ein aus vier Linien bestehendes Schnellbussystem mit der Bezeichnung Brio BRT ist im Entstehen, die erste Linie fährt bereits. Mit Gas angetriebene New-Flyer-Gelenkbusse sind montags bis samstags alle zehn bis 20 Minuten unterwegs. Zwischen 2020 und 2023 sollen die drei weiteren Schnellbuslinien eröffnen. Sun Metro plant, die vier Schnellbuslinien in ferner Zukunft zu Stadtbahnlinien zu transformieren.

Geplante Erweiterungen

Als nächstes ist eine Neubaustrecke vorgesehen, um das Medical Center of the Americas Foundation im Osten der Stadt an die Straßenbahn anzubinden. Ehrgeizig ist die zweite Erweiterung, die eine internationale Strecke nach Ciudad Juárez vorsieht. Entgegen der in Washington an oberster Stelle herrschenden gegenwärtigen Sichtweise auf die mexikanische Grenze sieht ein Großteil der Einwohner El Pasos die Grenze nicht als Bedrohung, sondern als Chance. Eine internationale Straßenbahnlinie würde Wirtschaft und Handel in den Schwesterstädten deutlich beflügeln, betont der Stadtrat Peter Svarzbein seit längerer Zeit immer wieder. BERNHARD KUSSMAGK



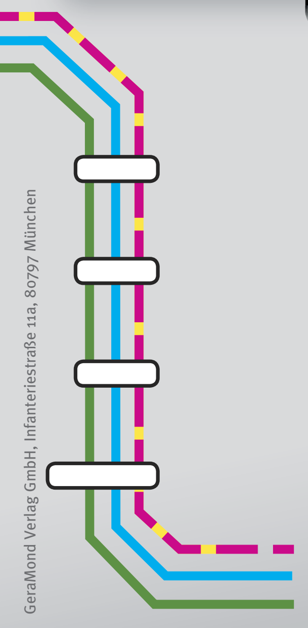
Jetzt als Heft und eMag lesen!



Meine Vorteile im Jahresabo +digital:

- ✓ Ich spare gegenüber dem Kioskpreis und zahle nur 90 Cent zusätzlich pro eMag-Ausgabe!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag frei Haus*, das eMag sogar 3 Tage vorher.
- ✓ Ich kann das eMag auf bis zu 3 Endgeräten gleichzeitig lesen.

* nur im Inland





Ihr Geschenk gratis!

DVD »Berliner Straßenbahnen in der Wendezeit«

Anfang der 1990er Jahre waren Reko-Wagen, Gotha Großraumwagen sowie Tatra Triebwagen die einzigen Straßenbahnen in Berlin. Dieser Film von Tram TV zeigt ungewöhnliche Rangiermanöver an Kuppelendstellen und stillgelegte Strecken wie die nach Altglienicke. Auch die Straßenbahnen des Berliner Umlands fängt die Dokumentation ein.

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!

www.strassenbahn-magazin.de/abo

Die EVO 1, abgebildet Tw 214+215 an der Haltestelle Tržnice, bieten für Klein- und Mittelstädte wie Olmütz (rund 100.000 Einwohner) die Möglichkeit, günstig Niederflur-Fahrzeuge anzuschaffen

EVO(lution) im Osten

Neuer tschechischer Großraumwagen EVO 1 ■ Das Hersteller-Konsortium Aliance TW-Team stellt aus größtenteils in der Tschechischen Republik hergestellten Bauteilen kostengünstige Niederflur-Vierachser her. Die Verkehrsbetriebe in Olmütz beschafften als erste eine Serie dieser neu entwickelten Fahrzeugplattform als Ersatz für ältere Tatra-T3-Triebwagen



Im Inneren bieten die Wagen zeitgemäßen Komfort ALLE AUFNAHMEN: ROBERT SCHREMPF

Das Hersteller-Konsortium Aliance TW-Team (kurz TWT, bestehend aus KOS Krnov, Pragoimex und VKV Praha) entwickelt und baut Niederflurstraßenbahnen, die auf der Tatra-Konzeptplattform basieren, jedoch den heutigen Ansprüchen und Standards entsprechen. Als Nachfolgemodell der teilweise niederflurigen Fahrzeugtypen VarioLF und VarioLF+ entwickelte TWT den neuen Fahrzeugtyp EVO 1, welcher im Gangbereich durchgehend stufenlos ist. Bislang existierte nur ein Prototyp, der 2015/16 in Prag im Probeeinsatz war und dann an die Verkehrsbetriebe DPmML Litvínova ging.

Kleinserie zum Auftakt

Von September bis Dezember 2018 lieferte TWT eine erste Serie von acht vierachsigen Triebwagen an das Verkehrsunternehmen DPMO (Dopravní podnik m sta Olomouce, a. s.). Dabei handelt es sich um fünf Einrich-

tungswagen des Typs EVO 1 (Nr. 211–215) und drei Zweirichtungswagen des Typs EVO 1/o (Nr. 121–123). Letztere sind jeweils mit nur einem Fahrerstand ausgestattet und auch für den Einsatz in Heck-an-Heck-Traktion vorgesehen. Der Wagenkasten des neuen Fahrzeugtyps besteht aus geschweißten Stahlrahmen mit geklebten Glasfaser-Karosserieteilen und einem Dach aus Sandwich-Laminat. Die Drehgestelle (Achsfolge Bo - Bo) der 15.100 Millimeter langen und 2.480 Millimeter breiten Triebwagen verfügen über doppelte Federung. Mittels Rädern von nur 610 Millimeter Durchmesser gelang es, die Einstiegshöhe auf 350 Millimeter zu reduzieren. Im Innenraum steigt der Wagenboden zu den Drehgestellen hin auf 500 Millimeter an. Die EVO 1 verfügen über 32, die EVO 1/o über 27 Sitzplätze. Über den Drehgestellen sind die Sitze auf Podesten angebracht. Für einen raschen Fahrgastwechsel sind die Triebwagen mit vier Türen versehen, die Zweirichtungswagen mit sieben – vier auf der rechten und drei auf der linken Seite. Im Inneren bieten die Wagen zeitgemäßen Komfort, die Ausstattung umfasst unter anderem: Klimaanlage, Bildschirme für visuelle Informationen, USB-Ladebuchsen, Videoüberwachung, ausklappbare Rollstuhlrampe an der zweiten Tür, LED-Beleuchtung. Angetrieben sind die EVO 1 durch vier Asynchronmotore mit je 65 kW. Die elektrische Traktionsausrüstung stammt von Škoda Electric. Die 4xER-Nf-Tw Typ EVO 1 wiegen 21.500 kg, die 4xZR-Nf-Tw Typ EVO 1/o 21.900 kg. Die Anschaffungskosten für die acht Triebwagen betragen rund 7,5 Millionen Euro, 85 Prozent konnten aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung finanziert werden.

Weitere EVO-Bauarten

Der EVO 1 ist der kleinste Vertreter der modularen EVO-Fahrzeugplattform, der auch als zwei-, drei- und vierteiliger Gelenkwagen angeboten wird. Von der sechsachsigen Variante EVO 2 ist seit 2012 ein Prototyp in Liberec. Es handelt sich dabei um einen Vierachser mit aufgesatteltem Nachläufer. Der EVO 2 (Länge 21.650 Millimeter) ist dadurch um einen Meter kürzer als der Fahrzeugtyp VarioLF2. Mitte Mai lieferte TWT den ersten von neun Einrichtungswagen des Typs EVO 2 (Nr. 369) an die Verkehrsbetriebe in Pilsen (PmdP, Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.), drei weitere liefert TWT 2020 nach Most an die DPmML. Mit den Verkehrsbetrieben in Brünn (DPMB Dopravní podnik města Brna, a.s.) schloss TWT einen Rahmenvertrag über die Lieferung von bis zu 41 EVO 2. Die Lieferung der Komponenten für die ersten beiden Wagen erfolgt noch 2019, die Endmontage führen die DPMB in ihrer Hauptwerkstätte selbst aus, wie es der Betrieb bisher schon bei den VarioLF handhabte. ROBERT SCHREMPF



Ein Zweiwagenzug, bestehend aus den 4xZR-Nf-Tw 121 und 122 (EVO 1/o), aufgenommen an der Eisenbahnkreuzung nächst der Haltestelle Šantovka. Die Zweirichtungswagen kommen vorwiegend auf den Linien 3 und 5 zum Einsatz und ergänzen die VarioLF plus/o-Flotte



Der 2.560 mm breite EVO 2-Prototyp fährt durch das Stadtzentrum von Liberec. Sieben weitere Wagen hätten für die bislang nicht realisierte Neubaustrecke in den Stadtteil Röchlitz folgen sollen



Ein gemischter Zweiwagenzug, bestehend aus den 4xER-Nf-Tw 211 (EVO 1) und 4xZR-Nf-Tw 123 (EVO 1/o), aufgenommen nächst der Haltestelle Wolkerova. Links vorne ist an den Vierachsern die Silhouette historische Altstadt von Olmütz (Olomouc) aufgeklebt



Damals in Köln: Zug 1291 + 2291 im Sommer 1969 am Bahnhof in Frechen KLAUS MAYEN, SLG. AXEL REUTHER



Ex-Kölner im Exil

Westwaggon-Vorortbahnwagen in Oberösterreich ■ Auf der von Stern & Hafferl betriebenen Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg fahren noch heute fallweise zwei Doppelzüge, die 1953 ihre Karriere in Köln begannen. Insgesamt gelangten in den 1970er-Jahren acht Züge vom Rhein an die Donau. Den Großteil ihrer langen Einsatzzeit verbrachten sie bei der Linzer Lokalbahn

In den 1950er-Jahren gingen auf den Kölner Vorortbahnstrecken eine Reihe Fahrzeuge in Dienst, die speziell für deren besonderen Belange konzipiert waren. So lieferte die ortsansässige Westwaggon 1953 bis 1954 für die ins Rechtsrheinische führende Vorortbahnlinie G nach Bergisch Gladbach elf vierachsige Doppeleinheiten, bestehend aus Trieb- und Steuerwagen, einem zusätzlichen Reservetriebwagen und drei weitere derartige Einheiten an die Betreiber der Linie F, welche linksrheinisch nach Frechen-Benzelrath verkehrte. Deren Besonderheit lag darin, dass sie teilweise auf Eisenbahngleisen fuhr und von den Köln-Frechen-Benzlrather Eisenbahnen (KFBE), einer Tochtergesellschaft der Kölner Verkehrsbetriebe, betrieben wurde. Beim Bau der Fahrzeuge hatten die Ingenieure daher darauf Rücksicht genommen, dass sie auch auf nach der Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) betriebenen Vollbahnstrecken eingesetzt werden konnten. Dies sollte sich für den späteren Werdegang eines Teils der Wagen noch als vorteilhaft erweisen. Die Züge bestachen durch ihre elegante Formgebung und die komfortable Innenausstattung, ihr Stern begann aber schon nach zehn Jahren zu sinken.

Keine Verwendung mehr

Mit der Umstrukturierung des Netzes durch Einbeziehung in das innerstädtische Kölner Liniengefüge in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre erwiesen sich die praktisch noch nahezu neuwertigen Fahrzeuge für diese neue Betriebsform als ungeeignet. Die auf einen Einsatz von Pendelschaffnern ausgelegte Türanordnung verhinderte einen Einsatz im Einmannbetrieb mit Fahrscheinverkauf beim Fahrer. Die Züge der Linie G gelangten nach deren Einstellung 1963 teilweise in den Bestand der KFBE, die übrigen wurden auf der Linie P nach Porz-Zündorf „abgefahren“ und bereits 1967 ausgemustert.

Aber auch die Linie F wurde im Oktober 1969 auf Straßenbahnbetrieb umgestellt. Daraus ergab sich dann die Problematik, dass eine größere Anzahl betrieblich nicht mehr verwendbarer Wagen „auf dem Hof stand“, zugleich deren bisher wenige Einsatzjahre aber eine Ausmusterung und Verschrottung eigentlich noch nicht rechtfertigten.

Situation bei Stern & Hafferl

Ende der 1960er-Jahre stand bei der von der Betriebsunternehmung Stern & Hafferl betriebenen Linzer Lokalbahn die Beschaffung neuer Fahrzeuge zur Debatte. Damit sollte der stark überalterte Fuhrpark der normal-



Der noch heute im Einsatz stehende ET 22 136 von Stern & Hafferl am 5. Juli 2016 auf der Vorchdorferbahn bei Feldham
FREDERIK BUCHLEITNER

spurigen Überlandbahn von Linz nach Waizenkirchen verjüngt werden. Wegen Problemen bei der Finanzierung zog sich dieses Projekt in die Länge. Anfang 1970 erfuhr Stern & Hafferl durch Eisenbahnfreunde aus Köln von den seit Monaten arbeitslos in der Wagenhalle Frechen abgestellten Zügen. Gezeigte Bilder weckten sofort das Interesse der Verantwortlichen beim oberösterreichischen Bahnbetreiber. Eine offizielle Anfrage in Köln erbrachte, dass die Fahrzeuge zu einem sehr günstigen Preis zu haben waren. Ein Besuch vor Ort bestätigte den Eindruck, damit genau das Fahrzeug gefunden zu haben, das sich für die Verjüngung der Linzer Lokalbahn als geeignet erwies. Schnell fiel die Entscheidung in Abstimmung mit den Gesellschaftern der Linzer Lokalbahn und dem Betreiber Stern & Hafferl, das verfügbare Geld in den Kauf der Kölner Fahrzeuge, deren Transport nach Österreich und die Anpassung und Aufarbeitung für die neuen Verhältnisse in der zentralen Werkstatt von Stern & Hafferl in Vorchdorf zu investieren.

Ein gutes Geschäft

Kurze Zeit später war der Kaufvertrag über sieben Züge aus Trieb- und Steuerwagen und einen zusätzlichen Reservetriebwagen perfekt. Das war der noch vorhandene Gesamtbestand dieser Fahrzeuge. An den ebenfalls noch vorhandenen fünf Einzeltriebwagen dieser Bauart, von denen es auch noch drei weitere bei den Kölner Verkehrsbetrieben selbst gab, gab es zwar grundsätzlich ebenfalls Interesse zumindest an einzelnen Wagen, es fehlte aber an Geld und mittelfristig dann auch an Werkstattkapazität.

Mit erheblich geringeren finanziellen Mitteln als bei den Neufahrzeugen kam die Linzer Lokalbahn so zu einer weitaus größeren Stückzahl relativ moderner Fahrzeuge.

Inbetriebnahme in Österreich

Aufgrund der geringen Werkstattkapazitäten zog sich der Umbau auf die neuen Verhältnisse über mehrere Jahre hin. Die ersten beiden Triebzüge konnten am 16. Februar 1972 anlässlich des 60-jährigen Betriebsjubiläums der Linzer Lokalbahn der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die siebte und letzte Garnitur kam 1979 gerade noch rechtzeitig zum neuen Taktfahrplankonzept in Betrieb. Die Züge erhielten bei Stern & Hafferl eine neue Lackierung in Rot und Weiß. Die Ursprungsversion mit weißem Zierspitz und schwarzer umlaufender Zierleiste unter dem Fenster, wie sie zunächst durch Farbversuche an einem noch nicht umgebauten Wagen in Vorchdorf ermittelt und für gut



Als Doppeleinheit 22 231/22 131 + 22 232/22 132 ist am 12. September 1987 ein Zug nach Peuerbach bei Kirchberg-Thürnau unterwegs AXEL REUTHER



Erster fertiggestellter Steuerwagen in der neuen Lackierung im August 1971 vor der kleinen Werkstätte in Vorchdorf-Eggenberg. Diese Variante konnte sich nicht durchsetzen
DR. WALTER SCHEER, SLG. HANS-PETER ARENZ (2)

Die Überführungsfahrt von Köln nach Österreich

Bei der Frage, auf welchem Weg die Fahrzeuge in die neue Heimat gelangen sollten, fiel die Entscheidung auf den Transport auf eigener Achse, da die Bauart und Beschaffenheit der Fahrzeuge dies möglich machte. Die Wagen verfügten zwar für den vorhergehenden Einsatz sowohl auf Straßenbahn- als auch auf Eisenbahngleisen bereits über vergleichsweise breite Radbandagen, die jedoch den Ansprüchen der Nutzung von Vollbahnanlagen nicht genügten. Eine Ausrüstung mit neuen Radbandagen mit 135 Millimeter Breite, die dann auch beim künftigen Betreiber verwendet werden konnten, war notwendig. Anfang März 1970 war die Anpassung abgeschlossen. Ein Güterwagen der KFBE, der sowohl über Scharfenberg- als auch Schraubenkupplungen verfügte, war vorhanden. Er musste für den Transport als Zwischenwagen zur Lok dienen. Die insgesamt 15 Wagen waren durch ihre Scharfenbergkupplungen zu einem langen Zug miteinander verbunden.

DB verlangt Bremsprobefahrt

Der Deutschen Bundesbahn war dieser in der Tat ungewöhnliche Transport offensichtlich nicht ganz geheuer. Sie verlangte vor der langen Reise eine Bremsprobefahrt. Diese fand am 4. März 1970 bei eisigen Temperaturen statt. Hinter einer Diesellokomotive der KFBE ging der Zug „auf Strecke“ von Frechen in Richtung Köln. Alle Achsen konnten problemlos von der Lok aus abgebremst werden. So ging die Fuhre am Morgen des 9. März 1970 auf die Reise und gelangte über den Übergabebahnhof zur DB auf deren Schienennetz und zum Güterbahnhof Köln-Gremberg. Mit DB-Güterzügen wurden die Wagen jeweils an deren Zugschluss auf die über 800

befunden war, konnte sich nicht durchsetzen und wurde bei den weiteren Umbauten zugunsten eines rot-weißen Anstrichs ohne Zierspitz und Trennleiste aufgegeben. Stattdessen befand sich nun auf der Front und den Seitenwänden das Betriebslogo. Das beleuchtete Liniennummernschild wich einer zusätzlichen Stirnlampe, um das Dreilicht-Spitzensignal korrekt anzeigen zu können.

Der Umbau der neu als ET 22 130–136 und ES 22 230–236 bezeichneten Fahrzeuge war aufgrund von Vorschriften der Aufsichtsbehörde und des hauptuntersuchungsfälligen Zustandes der Wagen doch langwieriger und aufwendiger als angenommen, sodass auch die ursprünglich veranschlagten Kosten überschritten wurden.

Einsatz auch als Vierwagenzüge

Übernahmen die Instandsetzung der ersten Garnituren noch eigene Werkstätten in Vorchdorf und Eferding, so erfolgte die Auftragsvergabe für den mechanischen Teil an die Voest-Alpine in Linz, während die elektrische Ausrüstung in Eferding adaptiert wurde.

Die im Sprachgebrauch bei Stern & Hafferl nur „Kölner Züge“ genannten Garnituren setzten auf der Linzer Lokalbahn neue Maßstäbe hinsichtlich Komfort und Platzangebot. Der Einsatz erfolgte mit Schaffner, alle Wagen erhielten jedoch Haltewunschtasten für die zahlreichen Bedarfshaltestellen im Streckenverlauf. Die Triebwagen konnten in Vielfachtraktion gekuppelt fahren und erlaubten durch die automatischen Scharfenbergkupplungen eine rationelle Betriebsabwicklung. So kamen auf dem stärker belasteten Streckenabschnitt zwischen Linz und Eferding häufig Vierwagenzüge aus zwei Halbzügen zum Einsatz. Der hintere Halbzug verblieb dann in Eferding, während der erste Zugteil nach Peuerbach weiterfuhr. Der kurzgeführte Zugteil bildete dann mit dem nächsten über die Gesamtstrecke fahrenden Zug von Eferding nach Linz wieder einen Vierwagenzug.

Wahrscheinlich hätten auch die in Köln noch vorhandenen Einzelwagen später bei Stern & Hafferl eine neue Heimat gefunden, von denen fünf Stück zwischenzeitlich nach Bonn zur SSB verliehen worden waren. Die Kommunikationswege und das Wissen um Sachverhalte waren jedoch vor nunmehr über 40 Jahren noch nicht derart ausgeprägt wie in heutigen Tagen. So erfuhren weder die Betriebsdirektion der Linzer Lokalbahn in Eferding, noch die Zentrale von Stern & Hafferl in Gmunden 1975 davon, dass die Wagen in Bonn nicht mehr benötigt wurden. Weder in Bonn noch in Köln machten sich die Verantwortlichen Gedanken darüber, ob es auch für diese Wagen in Österreich eventuell ein Kaufinteresse gibt. Als Stern & Hafferl dann bei einem Besuch von Verkehrsfreunden Mitteilung von der Verfügbarkeit erhielt und Kontakt nach Köln aufnahm war es zu spät: Die letzten Fahrzeuge waren kurz zuvor verschrottet worden ...

Weitere Zugänge bei Stern & Hafferl

Ab 1987 bekamen die ehemaligen KFBE-Züge in Linz Gesellschaft durch vier Trieb-



Blick auf die Verbindung von Zwischenwagen und erstem Triebwagen mit der Scharfenbergkupplung. Der Güterwagen verfügt zusätzlich über die normale Eisenbahnkupplung
SLG. STRASSENBAHN-MUSEUM THIELENBRUCH (2)



Überstellung der 15 an Stern & Hafferl verkauften Fahrzeuge mit einer Diesellok der KFBE zur Übergabe an die DB am 9. März 1970 zwischen Haus Vorst und Marsdorf auf der einstigen Einsatzstrecke der Wagen

Kilometer lange Reise nach Lambach geschickt. Die Höchstgeschwindigkeit war dabei auf 50 km/h festgelegt worden. Zwei Tage später war die Grenze in Passau erreicht und der österreichische Zoll staunte nicht schlecht, was da nach Österreich eingeführt werden sollte. Am 12. März war mit Lambach der Übergabebahnhof zur Strecke von Stern & Hafferl in Richtung Vorchdorf-Eggenberg erreicht. Von hier aus besorgten eigene Fahrzeuge in Form der elektrischen Lokomotive E 20 001 (Baujahr 1915) und des ursprünglich aus Salzburg stammenden zweiachsigen Triebwagens ET 20 107 (Baujahr 1908) an zwei Tagen in kurzen Zügen den Weitertransport nach Vorchdorf zur Werkstätte des Unternehmens. Zur Abstellung der Züge wurde parallel zu dem vom Bahnhof Vorchdorf zur Eggenberger Brauerei führenden Anschlussgleis ein Notgleis ohne Fahrleitung auf die Wiese verlegt, wo die Kölner Fahrzeuge zunächst in einer langen Reihe abgestellt werden konnten. AXEL REUTHER



Zug 2290+1290 auf dem Abstellgleis zwischen Vorchdorf und Eggenberg im Sommer 1972. Als Schutz vor Vandalismus sind die Seitenscheiben mit Holz verkleidet worden
DR. WALTER SCHEER, SLG. HANS-PETER ARENZ

Am 12. September 1987, dem Tag des 75-jährigen Betriebsjubiläums, treffen im Linzer Lokalbahnhof zwei Kölner Züge von KFBE und KBE auf einen SGP-Vierachser von 1950
AXEL REUTHER



Spezialumbau Tw 22 137

Anfang der 1980er entschloss sich Stern & Hafferl, aus dem noch vorhandenen Reservetriebwagen einen Zweirichtungswagen mit zwei Führerständen herzurichten. Nach Plänen der auch in Köln vorhanden gewesenen acht Einzeltriebwagen entstand in den Werkstätten der VOEST-ALPINE in Linz schließlich ein Doppelkopftriebwagen mit der Nummer 22 137, der 1983 in den Betriebseinsatz ging. Er wurde entweder an eine Doppelgarnitur angehangen oder kam in den verkehrsschwachen Zeiten auch schaffnerlos als Einzelwagen zum Einsatz. AXEL REUTHER

„Dreiviertelzug" wie in alten KFBE-Zeiten: 22 135/22 235 mit 22 137 in Wackersbach am 12. September 1987 AXEL REUTHER (4)



Beide auf der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf vorhandenen Kölner Garnituren am 18. April 2013 im Bahnhof Vorchdorf. Die Unterschiede im Aussehen sind erheblich, ET 22 133 fehlt der Zielfilmkasten



Garnitur 22 232/132 am 18. April 1983 im seit der Einführung der Strecke in den Linzer Hauptbahnhof verschwundenen Lokalbahnhof. Hier starteten die Züge in Richtung Waizenkirchen – Peuerbach



Eine beachtliche Vielfalt an unterschiedlichen Baujahren und Wagentypen der Linzer Lokalbahn gibt sich am 18. April 1983 im Bahnhof Waizenkirchen ein Stelldichein. Der Kölner Zug wirkt zwischen den beiden Oldtimern äußerst modern



Blick in das Wageninnere des überholten Zuges 22 136/236 im Zustand 2011. Viele Dinge sind original geblieben, Sitze, Fußboden und Türtaschen wurden erneuert. Dabei blieb der Charme der 1950er-Jahre im Innenraum weitestgehend erhalten DR. PETER BELL, SLG. AXEL REUTHER

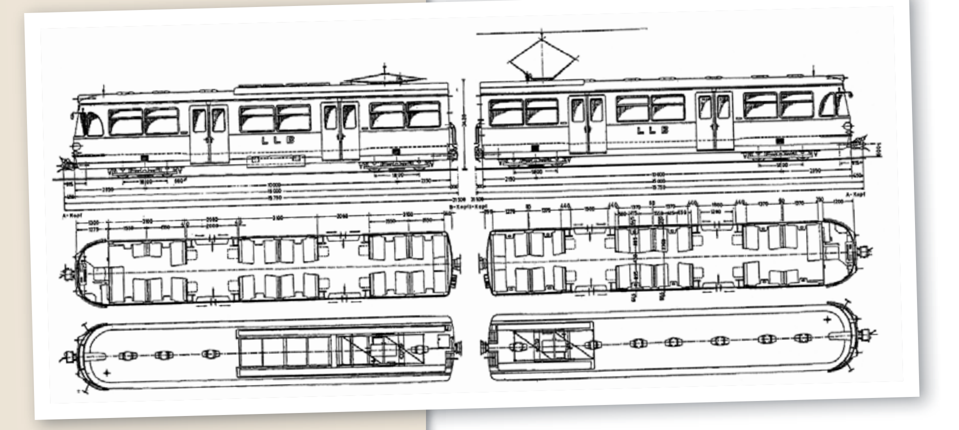
züge aus der alten Heimat. Sie stammen von den Köln-Bonner Eisenbahnen und wurden nach Umstellung der Vorgebirgsbahn auf Stadtbahnbetrieb frei. Diese kamen in Linz überwiegend im Berufsverkehr zum Einsatz, sodass sich an der Präsenz der ehemaligen KFBE-Wagen im Normalbetrieb wenig änderte.

Ab 2000 erhielt die Linzer Lokalbahn neue Triebwagen aus der Schweiz. Den ersten acht Triebwagen folgten 2005 sechs weitere, sodass diese den Gesamtbetrieb übernahmen und seitens des Betreibers fortan auf die alten Fahrzeuge verzichtet werden konnte. Die Garnitur 22 136/22 236 kam 2000 als Reservegarnitur zur ebenfalls von Stern & Hafferl betriebenen Lokalbahn Lambach – Vorchdorf. Im Jahr 2004 folgte der Zug 22 133/22 233. Die Kölner Züge sind dort wegen ihres gegenüber den sonstigen Fahrzeugen größeren Fassungsvermögens regelmäßig im Schülerverkehr im Einsatz. Eine Garnitur befindet sich dann im Einsatz, die zweite dient als Reserve. Zug 22 136/ 22 236 ist 2013 im Rahmen einer Hauptuntersuchung sicherungstechnisch für den Einsatz im Einmannbetrieb hergerichtet worden. Dabei erhielt der Doppelzug nicht nur eine neue Lackierung. Auch die Inneneinrichtung der

Der nachträglich entstandene Einzeltriebwagen 22 137 als Einzelwagen in der Haltestelle Prattsdorf-Dachsberg am 12. September 1987

Technische Daten (nach Umbau bei Stern & Hafferl)

Hersteller:	Westwaggon, Köln-Deutz (mechanischer Teil) AEG und Kiepe (elektrischer Teil)
Achsfolge:	Bo Bo + 2′ 2′
Länge je Wagen:	15.75 m + 15.75 m
Gesamtlänge Zug:	31,91 m
Breite:	2,49 m (über Scheuerleiste an der Front 2,62 m)
Laufkreisdurchmesser:	0,70 m
Drehgestell-Mittenabstand:	10,80 m
Achsabstand im Drehgest.:	1,80 m
Leergewicht (Triebwagen):	24,1 t
Leergewicht (Steuerwagen):	18,5 t
Höchstgeschwindigkeit:	60 km/h
Motorleistung:	4x 65 kW
Zahl der Sitzplätze:	46 + 8 je Wagen
Zahl der Stehplätze:	67 je Wagen
Bremseinrichtungen:	Elektrische Bremse (Triebwagen: Motor-Kurzschlussbremse, Steuerwagen: Solenoidbremse), Druckluftbremse
Steuerung:	Elektropneumatische Schützensteuerung für Mehrfachtraktion



Zeichnerische Darstellung eines Kölner Halbzuges bei Stern & Hafferl mit Seitenansicht, Innenraum und Dachgestaltung SLG. AXEL REUTHER

mittlerweile 60 Jahre alten Wagen ließ Stern & Hafferl mustergültig aufarbeiten. Eine Ablösung durch Neubaufahrzeuge ist derzeit nicht absehbar. Über 65 Jahre nach der Lieferung genügen die Kölner immer noch den Anforderungen und wirken durch Form- und Farbgebung noch heute zeitlos modern. Sie fahren geräuscharm und besitzen hervorragende Laufeigenschaften. Auch das in bestimmten Geschwindigkeitsbereichen auftretende leichte Hin- und Herwiegen tritt noch auf. Es führte in Köln dazu, dass die Fahrgäste in Köln der Wagengeneration schon bald den Beinamen „Samba-Express“ gab.

Einzelgänger in Linz erhalten

Weiterhin bei der Linzer Lokalbahn vorhanden ist der Einzelwagen 22 137, der als Fahrleitungs-Schmier- und Enteisungswagen dient. Von den übrigen Doppelzügen sind die Garnituren 22 131/22 231 bereits 1999 und die Züge 22 134/22 234 und 22 135/22 235 in den Jahren 2006 und 2008 verschrottet worden. Die Halbzüge 22 130/22 230 und 22 132/22 232 sind im Jahre 2000 an einen Kunstsammler in Neufelden im Mühlkreis verkauft worden. Dort stehen sie einzeln und in verschiedenen Farben lackiert in der Nähe des Bahnhofs und von der Eisenbahnstrecke nach Aigen-Schlägl gut sichtbar im Freien abgestellt. Zur Mitfahrt laden indes an Schultagen weiter die ex-Kölner ET bei der Vorchdorferbahn ein. Axel Reuther

Neuer Komfort auf Schienen



Zwillingszug der Straßenbahn Bonn – Bad Godesberg – Mehlem (BGM) ■ Die ersten dreiachsigen Triebwagen der BGM hatten eine Vorgeschichte als Beiwagen dieses Betriebs. Sie entstanden wegen Fahrzeugmangels nach der Ernennung Bonns zur Bundeshauptstadt und dem damit gestiegenen Verkehrsaufkommen, das eine schnelle Lösung für mehr Kapazitäten erforderte

Mit der Ernennung von Bonn zur Hauptstadt der jungen Bundesrepublik setzte in der bisher recht verschlafenen Universitätsstadt 1949 ein ungeheurer Aufschwung ein. Es siedelten sich zahlreiche Behörden, aber auch ausländische Botschaften im Bereich zwischen Bonn und Bad Godesberg an. Dies stellte die Vorortstraßenbahn Bonn – Bad Godesberg – Mehlem (BGM) wegen des im Krieg dezimierten Wagenparks vor Beförderungsprobleme, da mit dem aus nur noch zehn Triebwagen und 14 Beiwagen bestehenden Wagenpark – zumal größtenteils noch aus dem Eröffnungsjahr 1911 stammend – ein nur noch unzureichendes Angebot möglich war. Auch ließ das neue „vornehme“ Publikum von Diplomaten und Botschaftsangehörigen eine Erhöhung des Reisekomforts wünschenswert erscheinen.

Aus der Not geboren

Da zunächst der Mangel an Triebwagen beseitigt werden musste, kam es 1949 zu ersten Überlegungen, diese wegen langer Lieferfristen von Neubauten, aber auch aus Kostengründen durch den Umbau aus Beiwagen zu gewinnen. Die Firma Westwaggon in Köln, die noch über einige dreiachsige Lenkuntergestelle von durch den Krieg nicht fertiggestellten Triebwagen verfügte, machte auf Anfrage hierzu ein entsprechendes Angebot und hoffte natürlich, bei einer zufriedenstellenden Auftragsabwicklung auch bei der weiter notwendigen Modernisierung des BGM-Wagenparks zum Zuge zu kommen. Es wurden zwei gut erhaltene Beiwagen (Nr. 33 und 38) aus der 1911 entstandenen Lieferserie ausgewählt und zum Umbau nach Köln geschickt. Die BGM erhoffte sich durch die Verwendung der dreiachsigen Untergestelle eine Verbesserung der Laufeigenschaften gegenüber den Zweiachsern. Gleichzeitig sollte durch eine ansprechende Innenausstattung mit Polstersitzen der Fahrkomfort den gestiegenen Ansprüchen auf der Linie angepasst werden. Alle bisher vorhandenen Wagen besaßen schließlich nur Holzbänke. Noch 1949 gingen die beiden Beiwagen auf die Reise zur Westwaggon nach Köln. Dort wurden die Wagenkästen auf die mit neuen Siemens-Motoren ausgestatteten Lenkuntergestelle gesetzt. Sie erhielten zwei neue verblechte Plattformen mit Führerständen, Rollband-Zielanzeige und einen Liniennummernkasten auf dem Dach. Das alte Laternendach des Beiwagens wurde als sogenanntes Schleppdach bis an die Fronten des Wagens verlängert. Die großen Seitenfenster mit Sonnenrollos, die glatten Seitenwände mit gerundeten Plattformen sowie eine Inneneinrichtung mit breiten Kunstledersitzen in Rot, Gepäckablagen und verkleideten Seitenwänden strahlten innen wie außen Eleganz aus.

Eine technische Besonderheit war die Ausstattung mit einer über Steuerkabel laufenden Zwillingszugsteuerung, welche die Motoren des zweiten Wagens vom Fahrerstand des führenden Triebwagens mit ansteuerte. Die beiden Dreiachser waren mit 11,90 Metern nun einen Meter länger als ihre Spenderfahrzeuge. Mit einem Straßentransporter gelangten die Wagen nach der Fertigstellung



Feierliche Inbetriebnahme der beiden Umbauwagen im Februar 1950 auf dem Betriebshof der BGM in Friesdorf. Gut sind die dreiachsigen Lenkuntergestelle und die Kabel für die Zwillingssteuerung zu erkennen
ALEX KELLER, SLG. AXEL REUTHER

im Februar 1950 nach Bonn und wurden hier als Wagen 13 und 14 feierlich in Betrieb genommen. Die „Zwillinge“, wie die zumeist paarweise eingesetzten Wagen vom Personal genannt wurden, bewährten sich bestens und hatten Einfluss auf die Entwicklung der ebenfalls als Dreiachser ausgeführten neuen Fahrzeuggeneration ab 1953.

Nachträglich ein Beiwagen

Was dem Zug fehlte, war ein Beiwagen, sodass mit den ersten neuen, von Westwaggon gebauten Wagen ein zusätzliches Exemplar dieser Bauart speziell für den Betrieb mit den Tw 13 und 14 gebaut wurde. Dieser Wagen konnte wegen der abweichenden technischen Ausstattung der Zwillinge auch nur gemeinsam mit diesen eingesetzt werden. Nach Lieferung der ersten Neubauten 1953 sind die Probewagen im Aussehen durch einige Veränderungen angepasst worden. Ein weiterer Umbau vor allem im Bereich der Scheinwerfer und des Liniennummernkastens erfolgte 1958. Zur Verbesserung der Belüftung erhielt der Fahrgastraum aufschiebbare Oberlichtfenster.

Nach 1959 standen von der neueren Generation dreiachsiger Wendezüge zehn Züge zur Verfügung, von denen neun planmäßig benötigt wurden. 1965 kam noch ein achtachsiger Gelenktriebwagen in den Bestand, sodass die beiden Erstlinge immer seltener im Personenverkehr eingesetzt werden mussten. 1966 bekamen sie im neuen Nummernschema die Nummern 313 und 314.

Technische Daten

Länge:	11,90 m
Breite:	2,20 m
Triebachsen-Abstand:	4,20 m
Achsstand zur Laufachse:	2,10 m
Leergewicht:	14,8 t
Antriebsleistung:	2x 60 kW
Bremsen:	elektr. Kurzschluss, Luftdruck- und Handbremse
Platzangebot:	24 Sitz- und 31 Stehplätze

1975, mit Umstellung des ersten Teilstücks der ehemaligen BGM-Straßenbahnlinie in eine Stadtbahn, sind sie dann fest in den Bestand der Dienstfahrzeuge übernommen worden und bekamen dabei die Nummern A 31 und A 32. der A 31 erfuhr dabei als Werkstattwagen größere bauliche Veränderungen mit verschlossenen Fenstern und zusätzlicher Außentüre im ehemaligen Fahrgastraum.

Zum Schluss Museumswagen

Während Tw A31 schon bald ans Deutsche Straßenbahnmuseum bei Hannover abgegeben wurde, blieb Tw A32 erhalten. In der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre entstand die Idee, den nur noch selten verwendeten Dienstwagen wegen seines weitgehend erhaltenen Ursprungszustandes als historisches Fahrzeug zu erhalten, ihn aber nach dem Vorbild anderer Betriebe in einen universell einsetzbaren Partywagen umzubauen. Dies erfolgte 1987, anschließend erhielt das auf den Namen „Bönnsche Bimmel“ und nunmehr weiß mit entsprechenden Aufschriften lackierte Fahrzeug in Anlehnung an seine Ursprungsnummer die Nummer 14. Die Nummer 13 war bereits mit dem ebenfalls noch vorhandenen Triebwagen der ersten Elektrischen der Stadt Bonn belegt.

Der Partywagen war ab 1989 im gesamten Stadtbahnnetz Rhein-Sieg einsetzbar und kam so auch immer wieder bis nach Köln. Sein hoher Mietpreis und die nur geringe Kapazität von 18 Personen machte ihn aber nur schwer vermietbar. Schon 2002 plante der Verkehrsbetrieb daher die Abstellung, es wurde aber wegen weiterhin bestehender Nachfrage weitergefahren. Im Laufe des Jahres 2010 ging die Vermarktung in private Hände über.

Die Notwendigkeit einer Hauptuntersuchung und die dadurch erforderliche Beseitigung von Zeitschäden ließen im Jahr 2017 schließlich erhebliche Investitionen notwendig werden, welche der Verkehrsbetrieb nicht mehr zu übernehmen bereit war. Daher erfolgte Anfang 2017 die Abstellung. Das ins Museum Hannover gelangte Schwesterfahrzeug ist dort nach jahrelanger Abstellung im Freien und dadurch verursachten Schäden nach dem Konkurs des ursprünglichen Betreibervereins verschrottet worden. AXEL REUTHER

Blick in das komfortable Fahrzeuginnere der ersten BGM-Dreiachser. Der Führerstand war zur Plattform hin abgetrennt ALEX KELLER, SLG. AXEL REUTHER

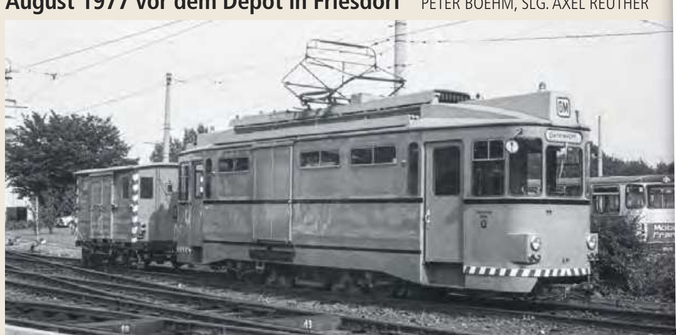


Einen guten Vergleich zwischen der Ursprungsform der Fahrzeuge und dem neuen Aussehen liefert diese Aufnahme aus dem Jahre 1953, die auch den Einsatz des Zwillingszuges mit dem neu gelieferten Beiwagen zeigt MANFRED SCHOEN, SLG. AXEL REUTHER



RECHTS Tw 314 behielt auch als Arbeitswagen A32 die Inneneinrichtung, hier im Oktober 1979 am Betriebshof Friesdorf REINHARD SCHULZ

UNTEN Tw 313 nach seinem Umbau in den Werkstattwagen A31 im August 1977 vor dem Depot in Friesdorf PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER







Breisgau-Romantik mit Esslingern und Sputniks

Freiburg in den Achtzigern ■ Die Breisgau-Straßenbahn boomt – doch das war nicht immer so: Bis in die 1980er-Jahre bestand das Netz fast nur aus zwei sich im Zentrum kreuzenden Ästen, und im Fahrzeugpark dominierten Kurzgelenk-Vierachser. Neben Esslinger GT4 kamen auch noch die drei Sputniks zum Einsatz, die ihren Teil zum besonderen Reiz des Betriebes beitrugen

Am 16. März 2019 eröffnete mit der sogenannten „Rotteckinie" ein weiterer Abschnitt der florierenden Tramstadt im Südbadischen – das STRASSENBAHN MAGAZIN berichtete hierüber ausführlich. Diese neue Strecke ist keineswegs der Abschluss einer atemberaubenden Entwicklung der 1901 eröffneten Straßenbahn, doch sie bietet Anlass, einmal zurückzuschauen in eine Zeit, in der Freiburg und seine Straßenbahn noch eher verträumt daherkamen.

Rasantes Wachstum

Freiburg, heute eine Universitätsstadt mit 230.000 Einwohnern und hoher Lebensqualität, ist in den letzten Jahren rasant gewachsen. So gab es 1980 nur etwa 175.000 Freiburgerinnen und Freiburger – so schnell ist seither keine andere Großstadt in Deutschland gewachsen. Der Ausbau der Straßenbahn war hierfür sicher ein wichtiger Motor, genauso wie die Einführung der „Umweltschutz-Monatskarte" im Jahr



Esslinger am Fuße des Schwarzwalds! Bis in das dörfliche Günterstal reicht Freiburgs Straßenbahnlinie 2. Erholungssuchende können hier in den Bus bis zur Talstation der Schauinslandbahn umsteigen

ALLE AUFNAHMEN DIESES BEITRAGS: MICHAEL BEITELSMANN



Mit markanten Doppellampen machten die ersten Freiburger GT 8 auf sich aufmerksam. Ihr Einsatzgebiet war die Linie 1, welche die Altstadt von West nach Ost durchquerte

Per GT4-Altwagen-Import verstärkte die VAG 1986 ihren Wagenpark. Esslinger, die am Necker wegen des fortschreitenden Stadtbahnumbaus nicht mehr benötigt wurden, sorgten an der Dreisam im ungewohnten Lack für Farbtupfer und – als Doppeltraktion – für hohe Kapazitäten



Die eckigen „Sputniks" fuhren bevorzugt auf der Ringlinie 3. Triebwagen 102 am 26. März 1986 beim Siegesdenkmal

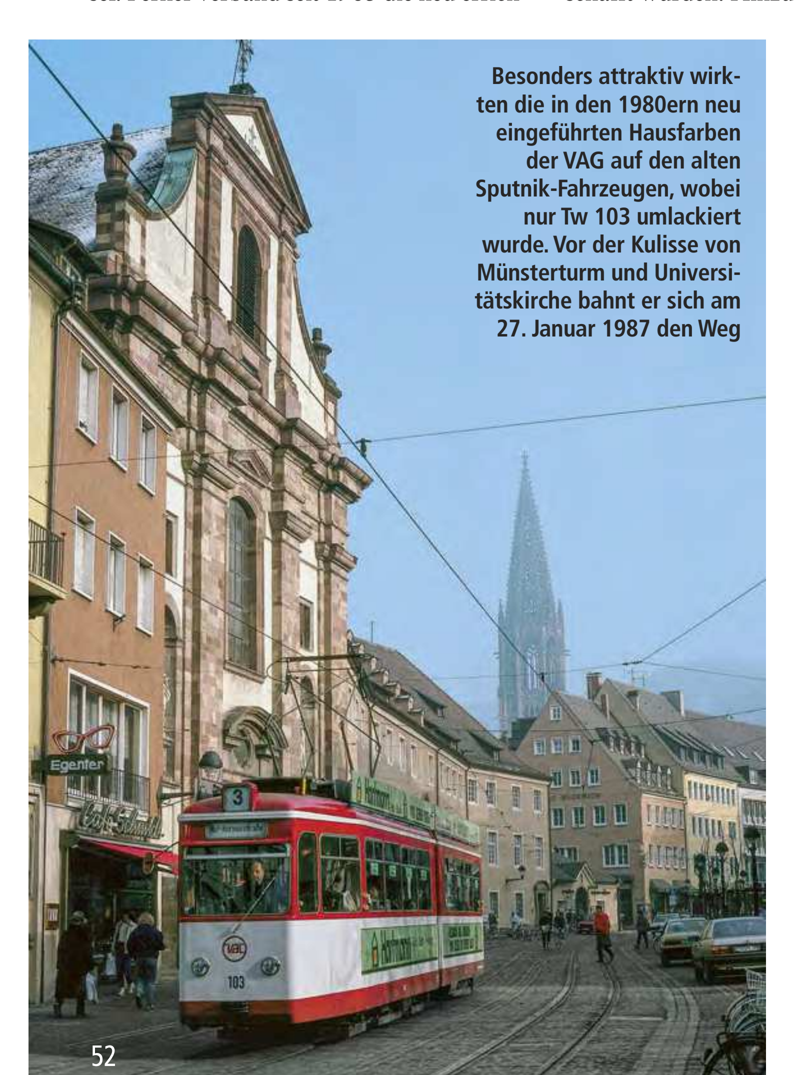
Im Linienbetrieb eingesetzte Fahrzeuge in Freiburg 1986/87

Typ	Anzahl	Betriebs-nummern	Hersteller	Baujahr	Achsfolge	Bemerkungen / Verbleib
GT 4 (ER)	3	101–103	Waggonfabrik Rastatt	1959	Bo2'	Spitzname „Sputnik“; erster Gel-Tw in Freiburg. 103 unter Nr. 100 als Museumswagen erhalten; 101 und 102 verschrottet
GT 4 (ZR)	19	104–122 104–114 115–122	 MF Esslingen; WF Rastatt	1962–1968	(1A)'(A1)'	109 und 121 als Museums- bzw. Partywagen erhalten, 107 abgestellt; Rest nach Nordhausen, Halberstadt oder Brandenburg weiter, dort abgestellt bzw. verschrottet
GT 8 (ER)	4	201–204	DÜWAG	1971/72	B'+B' B'+B'	Geamatic-Steuerung; 2006 nach Łódz abgegeben, dort verschrottet
GT 8K (ER)	10	205–214	DÜWAG	1981/82	B'+B' B'+B'	210–214 im Einsatz, 205 als historischer Wagen erhalten, 206 und 207 verschrottet; 208 und 209 nach Ulm abgegeben, dort zum ZR-Schleifwagen umgebaut
GT 4 (ER)	10	151–160	MF Esslingen	1964	(1A)'(A1)'	1985 aus Stuttgart übernommen; 151–157 weiter nach Iasi, 158–160 verschrottet



1984 als stark verbilligte Monatskarte, die viele Einwohner zum Umsteigen verleitete. In der Folge wuchs das dadurch stark nachgefragte Straßenbahnnetz rasch.

Mitte der 1980er-Jahre war von alldem noch nicht viel zu sehen. Zwar begann 1987 der Bau einer ersten Stadtbahnlinie in den westlich gelegenen Stadtteil Landwasser. Ferner verband seit 1983 die neu errichtete Stadtbahnbrücke über den Hauptbahnhof die Innenstadt mit den westlichen Vierteln. Sie bot beste Umsteigemöglichkeiten zur Eisenbahn. Doch immer noch dominierten viele ältere Fahrzeugtypen den Wagenpark, allen voran die GT4 der Maschinenfabrik Esslingen, die für die Verkehrs-AG seit 1962 in einer Anzahl von 19 Wagen beschafft wurden. Hinzu kam 1971 eine erste Serie achtachsiger Fahrzeuge vom Hersteller DÜWAG. Die vier Gelenkwagen mit der Bezeichnung GT8 Geamatic waren Sonderkonstruktionen für die engen Freiburger Radien mit einem vierachsigen Mittelwagen und aufgesattelten A- und C-Teilen mit jeweils einem Drehgestell. Nach den guten Erfahrungen mit den GT8 beschaffte der Verkehrsbetrieb 1981 eine weitere Serie mit



Besonders attraktiv wirkten die in den 1980ern neu eingeführten Hausfarben der VAG auf den alten Sputnik-Fahrzeugen, wobei nur Tw 103 umlackiert wurde. Vor der Kulisse von Münsterturm und Universitätskirche bahnt er sich am 27. Januar 1987 den Weg



Die Linien 3 und 4 führten am damaligen Betriebshof West an der Komturstraße vorbei – das Gelände ist heute mit Wohnhäusern bebaut

Schwarzwald-Häuser und Blumenschmuck vermitteln links und rechts des GT4 Nr. 114 Sommerfrische – das ist Günterstal im August 1987




Im klassischen Beige gehalten, passiert GT4 Nr. 104 auf der Linie 2 die baumbestandene Günterstalstraße im Stadtteil Wiehre

zehn Fahrzeugen, welche die Betriebsnummern 205 bis 214 erhielten.

Sensation „Sputnik“

Das Highlight im damaligen Wagenpark stellten aber eindeutig die drei sogenannten Sputnik-Gelenkwagen dar. In Dienst gestellt 1959, liehen diese ihren Namen beim 1957 gestarteten ersten Erdsatelliten. Sie hatten das gleiche Fassungsvermögen wie ein zweiachsiger Triebwagen samt Beiwagen, konnten aber im Fahrgastflussverfahren (von hinten nach vorn) von nur einem Schaffner abgefertigt werden. Sie waren zudem die ersten Freiburger Einrichtungsfahrzeuge. Schließlich wurde die GT4-Flotte in den 1980ern nochmals erweitert: Aufgrund des großen Fahrgastzuwachses ab Mitte der 1980er-Jahre hatte sich die Freiburger Verkehrs-AG auf dem Gebrauchtmarkt umgeschaut und aus Stuttgart zehn weitere GT4 übernommen, im Gegensatz zu den von den Freiburgern fabrikneu zwischen 1962 und 1968 beschafften GT4 waren dies aber Einrichtungswagen.

Überschaubares Kleinstadtnetz

Mit diesen Fahrzeugen wurden die vier damals bestehenden Linien befahren. Als erste „Stadtbahnlinie“ galt dabei die Ost-West-Linie 1, die Landwasser mit Littenweiler verband. Auf ihr waren hauptsächlich die Achtachser unterwegs. Die Linie 2 verlief von der Reutebachgasse in Zähringen im Norden Freiburgs bis nach Günterstal ganz im Süden, wobei aufgrund der Stumpfendstelle in Günterstal nur Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden konnten. Die Linien 3 und 4 schließlich verstärkten die Hauptlinien zwischen Hornusstraße, Hauptbahnhof und dem zentralen Knoten Bertoldsbrunnen, wobei beide Linien am damaligen Betriebshof West am Rennweg vorbeiführten. Die 3 fuhr dabei als Ringlinie, während die 4 zusätzlich den Südabschnitt der 2 bis Lorettostraße bzw. zeitweise bis Günterstal, Dorfstraße, befuhr. Dort, am Fuße des Schwarzwaldes, besteht bis heute per Bus Anschluss an die Schauinslandbahn.

MICHAEL BEITELSMANN

Bis heute bemerkenswert ist die eingleisige Hausdurchfahrt der Linie 2 im Freiburger Stadtteil Günterstal. Die üppigen Geranien sowie der in der neuen rot/weißen Lackierung gehaltene GT4 Nr. 117 bieten einen herrlichen Kontrast zu den umliegenden Gebäuden des Klosterplatzes


Apostel-Pils
Bunsengymnasium
78
Rollei
SUPER-EINFACH
OPTIK
HOFAP

Einst & Jetzt

Scheinbar noch in Ordnung ist 1972 die gute alte Heidelberger Straßenbahnwelt. Unter den wachsamen Blicken eines Verkehrspolizisten in seiner „Tonne“ auf der Kreuzung verlässt Triebwagen 78 (Fuchs, Baujahr 1956) die Hauptstraße und erreicht den Bismarckplatz. Der Wagen läuft auf Linie 1 vom Karlstor zu seiner damaligen Endstation Bunsengymnasium.

Die 1960er- und 1970er-Jahre bedeuteten für die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) unruhige Zeiten, was den Fortbestand der Straßenbahn anging. Verkehrsplaner sahen vor, die Straßenbahn bis auf ein Rumpfnetz auf Busbetrieb umzustellen. In immer kürzeren Abständen schrumpfte das Straßenbahnnetz durch Stilllegungen diverser Streckenäste, beispielsweise zur Tiefburg (1971), von Rohrbach nach Kirchheim (1972), Leimen nach Wiesloch (1973) und von Eppelheim nach Schwetzingen (1974). Der traurige Schlusspunkt wurde mit der „vorübergehenden“ Stilllegung der Strecke durch die Altstadt zum Karlstor am 4. Juli 1976 erreicht. Die Strecke durch die Hauptstraße war die am stärksten frequentierte Strecke im Heidelberger Netz. Eine erste Trendwende gab es erst ab Juli 1988, als eine kurze Verlängerung vom Bunsengymnasium bis zur Haltestelle Blumenthalstraße West (heute Technologiepark) in Betrieb ging.

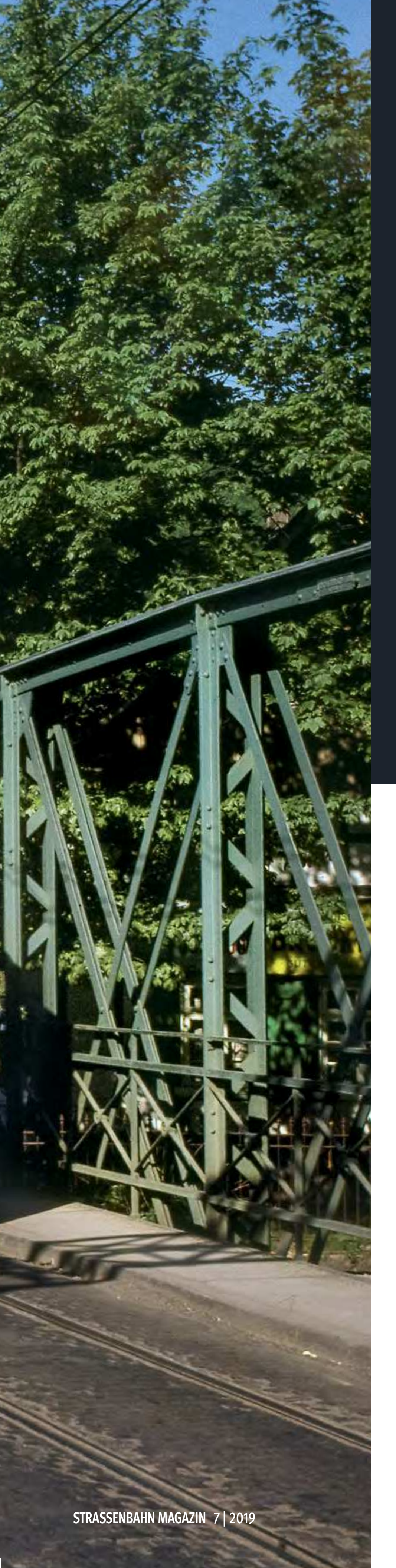
Nach seiner Außerdienststellung gelangte 1978 der gezeigte Tw 78 noch zum DSM in Wehmingen. Heute, 42 Jahre nach der Stilllegung, erinnert nichts mehr an die Straßenbahnstrecke durch die Altstadt. Die Hauptstraße ist zur Fußgängerzone umgewandelt und lädt nun zum unbeschwerten Flanieren ein.

Text und Bild „Jetzt“: Wolfgang Meier





Ein Zug der Linie 5 passiert am 2. Juni 1963 die Kohlfurther Brücke. Diese ist nach der Einstellung der Straßenbahn trotz ursprünglicher Planungen und jahrzehntelanger Möglichkeiten nie im Museumsbetrieb befahren worden
FRITS VAN DER GRAGT, BILDSAMMLUNG VDVA



Anno 1969: Ende und Neuanfang

Straßenbahnen im Bergischen Land vor 50 Jahren ■ Im Mai 1969 endete der Betrieb von Wuppertals vorletzter Meterspurlinie mit der Stilllegung der Strecke Lenzhaus – Solingen. Noch im gleichen Jahr gründete sich der Verein Bergische Museumsbahnen mit dem Ziel, auf einem kleinen Teil der Strecke der damaligen Linie 5 einen Museumsverkehr zu etablieren. Bis zur Aufnahme eines regelmäßigen Betriebes im Jahre 1992 war es jedoch ein steiniger Weg

Blicken wir zurück auf die letzte Zeit der Straßenbahnlinie 5 Ende der 1960er-Jahre und die letztlich vom Erfolg gekrönten Bemühungen engagierter Straßenbahnfreunde, einen lebendigen Ort der Erinnerung an das große meterspurige Straßenbahnnetz im Bergischen Land zu schaffen. Ab Ende des 19. Jahrhunderts schuf die stark wachsende Industrialisierung des Ruhrgebiets im Bereich des Kohlenbergbaus und der Stahlerzeugung ein wachsendes Verkehrsbedürfnis nicht nur in den Städten, sondern auch zwischen ihnen. Dieses erweiterte sich nahezu gleichzeitig auch in die von vielen Wirtschaftszweigen geprägten Regionen südlich der Ruhr wie dem Bergischen Land und dem Tal der Wupper. Zentrum waren hier die Städte Barmen und Elberfeld, welche mit zahlreichen umliegenden Orten im Zuge der großen Kommunalgebietsreform Ruhr ab 1929 eine gemeinsame Stadt bildeten, die ab Ende Januar 1930 den Namen Wuppertal trug.

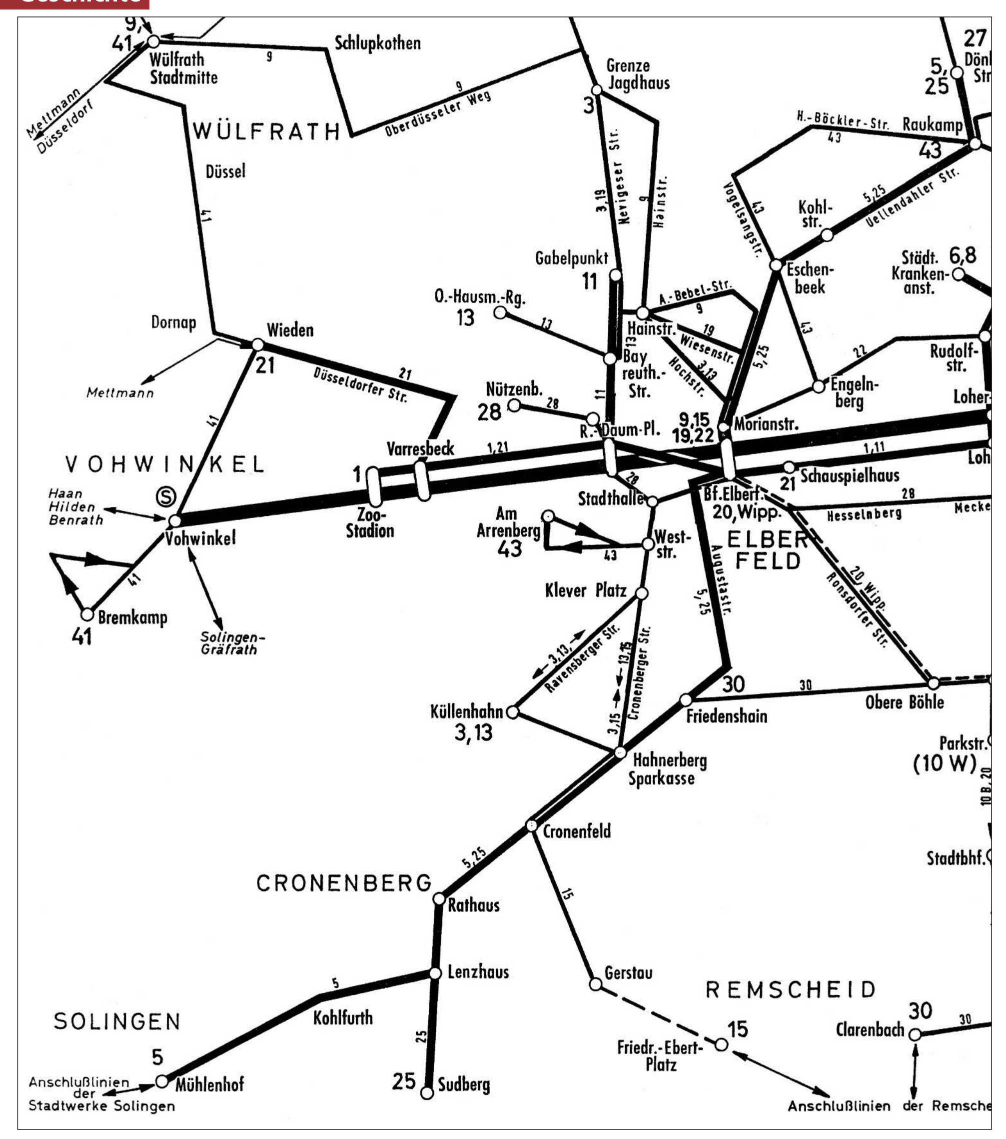
Von der Ruhr an die Wupper per Tram

Während im Bereich des Siedlungsbandes entlang der späteren Stadt Wuppertal Straßenbahnen in Normalspur entstanden, wählten die östlich davon gelegenen Städte Ennepetal, Gevelsberg und Hagen die Meterspur und auch die westliche Verbindung nach Düsseldorf entstand in dieser Spurweite, für die sich auch die Städte Remscheid und Solingen entschieden. Remscheid betrieb bereits seit 1893, als eine der ersten Städte in Deutschland, eine elektrische Straßenbahn. Da sich auch die Städte des mittleren Ruhrgebiets auf diese Spurweite festgelegt hatten, lag es nahe, auch die Städteverbindungen zwischen Ruhr und Wupper und jene von der Wupper nach Remscheid und Solingen in Meterspur zu bauen, um auch durchgehende Verbindungen einrichten zu können.

Mit den Bergischen Kleinbahnen AG (BK) und der Barmer Bergbahn AG (BB) gab es zwei Gesellschaften, die in den letzten Jahren des ausgehenden 19. Jahrhunderts für eine Realisierung dieser Pläne sorgten. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges war das Netz weitgehend vollendet. Es ermöglichte, im sogenannten Niederbergnetz von Essen-Steele und Hattingen direkt nach Elberfeld zu fahren, ebenso von Essen-Werden aus, wo allerdings keine anschließende Verbindung ins Ruhrgebiet bestand.

Netz wächst bis Düsseldorf

Ebenso entstand eine Verbindung von Vohwinkel nach Düsseldorf über Hilden, wel-



Die Linie 5 im letzten Betriebsjahr im Liniennetz der Wuppertaler Stadtwerke SLG. AXEL REUTHER

Strab.-Linien 5/25 Wuppertal-Elberfeld, Dönberger Straße – Morianstraße – Bf. Elberfeld – Cronenberg (– Solingen, Mühlenhof: Linie 5) (– Sudberg: Linie 25) **5** **25**

Linienweg: **Dönberger Straße** — Uellendahler Straße — Gathe — Morianstraße — Kolk — Brausenwerth — Bahnhofstraße — Kleeblatt — Ferdinand-Schrey-Straße — Augustastraße — Jägerhofstraße — Hahnerberger Straße — Hauptstraße — Berghauser Straße

Linie 5: **Kohlfurth — Schrodtberg — Solingen, Mühlenhof**

Linie 25: **Berghauser Straße — Oberheidter Straße — Sudberg**

werktags

	Std.:	4	5	6	7	8	9-14	15	16	
Dönberger Straße	ab	38	— — 29 44 59	14 29 44 59	14 29 44 59	14 29 44 59	14 29 44 59	14 29 44 59	14 29	
Uellendahl	↓	42	— — 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	04 19 34	
Kohlstraße	↓	46	09 24 39 54	09 24 39 54	09 24 39 54	09 24 39 54	09 24 39 54	09 24 39 54	09 24 39	
Eschenbeek	↓	47	11 26 41 56	11 26 41 56	11 26 41 56	11 26 41 56	11 26 41 56	11 26 41 56	11 26 41	
Morianstraße	↓	52	16 31 46	01 16 31 46	01 16 31 46	01 16 31 46	01 16 31 46	01 16 31 46	01 16 31 46	
Bf. Elberfeld	an	55	19 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	
Bf. Elberfeld	ab	55	21 36 51	06 21 36 51	06 21 36 51	06 21 36 51	06 21 36 51	06 21 36 51	06 21 36 51	
Blankstraße	↓	59	25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	
Friedenshain	↓		06 33 48	03 18 33 48	03 18 33 48	03 18 33 48	03 18 33 48	03 18 33 48	03 18 33 48	03 **17**
Cronenfeld	↓		12 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10
Cronenberg, Rathaus	↓		18 47	02 17 32 47	02 17 32 47	02 17 32 47	02 17 32 47	02 17 32 47	02 17 32 47	02 17
Lenzhaus	↓		21 50	05 20 35 50	05 20 35 50	05 20 35 50	05 20 35 50	05 20 35 50	05 20 35 50	05 20
Kohlfurther Brücke	↓		30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30	00 30
Solingen, Stöcken	↓		34	04 34	04 34	04 34	04 34	04 34	04 34	04 34
Solingen, Mühlenhof +	an		42	12 42	12 42	12 42	12 42	12 42	12 42	12 42
Cronenberg, Rathaus	ab		32 ▲47	↓ ▲17 ↓ ▲47	↓ ▲17 ↓ ▲47	↓ — ↓ —	↓ — ↓ —	↓ — ↓ —	↓ — ↓ ▲47	↓ ▲17
Lenzhaus	↓		35 50	05 20 35 50	05 20 35 50	05 — 35 —	05 — 35 —	05 — 35 —	05 — 35 50	05 20
Ausweiche Heldt	↓		40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	10 — 40 —	10 — 40 —	10 — 40 —	10 — 40 55	10 25
Sudberg	an		45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 — 45 —	15 — 45 —	15 — 45 —	15 — 45	00 15 30

Fortsetzung und Zeichenerklärung nächste Seite 41

Auszug aus dem letzten Fahrplan der Linie 5 ab Mai 1968 SLG. AXEL REUTHER

che an der Wupper auf gleicher Spur aber nur den Anschluss nach Solingen bot. Richtung Elberfeld und Barmen fuhr die Schwebebahn und Richtung Wülfrath und Mettmann die Kreis Mettmanner Straßenbahn auf Normalspur.

Richtung Remscheid, Cronenberg und Sudberg nahm die 1909 in die Barmer Bergbahn aufgegangene Straßenbahn Elberfeld – Cronenberg – Remscheid (ECR) im Jahre 1900 ihre Meterspurstrecken in Betrieb. Von Remscheid aus führten Strecken nach Wermelskirchen, Lüttringhausen, aber auch nach Halbach und Burg, von wo man wieder nach Barmen und Solingen gelangte. Schließlich ging 1914 die Strecke Cronenberg – Solingen in Betrieb und damit auch der heute noch von den Bergischen Museumsbahnen betriebene Abschnitt. Von der Klingenstadt aus führten Meterspurgleise nach Vohwinkel und nach Ohligs und von dort über Hilden nach Düsseldorf.

Ab den frühen 1950ern schrumpft das Meterspurnetz

Die vorwiegend eingleisigen Überlandstrecken, vielfach am Rande der Straße gelegen und nur im Halbstundentakt bedient, gerieten mit zunehmendem Autoverkehr und vermehrt aufkommenden, leistungsfähigen Autobussen schon sehr früh in die Diskussion um ihren Fortbestand. Die notwendigen Investitionen in Fahrzeugpark und Strecken für eine grundlegende Modernisierung konnten die Betriebe nicht aufbringen und auch die Politik sah in der Straßenbahn zunehmend ein altmodisches Verkehrsmittel. So begann 1952 bei den Wuppertaler Bahnen, beginnend im Niederbergnetz, der Rückzug von der Schiene, der sich auch in den 1960er-Jahren fortsetzte. Solingen setzte mit dem Obus auf ein anderes elektrisches Verkehrsmittel und verabschiedete sich 1959 vom Straßenbahnbetrieb, die Verbindungen nach Düsseldorf-Benrath ab Vohwinkel und Ohligs verschwanden 1961/62, die Verbindung Wuppertal – Remscheid wurde 1965 aufgegeben. Mit der Umstellung der Meterspurlinie 3 von der Stadthalle Elberfeld zur Grenze Jagdhaus im Mai 1968 gab es in Wuppertal nur noch eine, allerdings mit 20 Kilometern recht lange Verbindung auf dieser Spurweite von Dönberg im Norden über Elberfeld und Cronenberg nach Sudberg und Solingen, Mühlenhof. Diese wurde von den Linien 5 und 25 bedient, die ab Cronenberg, Lenzhaus abwechselnd nach Sudberg und Solingen fuhren. Die Fahrzeit ab Dönberger Straße betrug zuletzt bis Solingen 73 Minuten.

In Remscheid fand zusätzlich auf einer letzten Strecke von Hasten über das Zentrum nach Ehringhausen ebenfalls noch ein bescheidener Restbetrieb statt, der aber am

Ein frühes Bild der erst 1949 eingerichteten Linie 5 an der ersten Endstation Hofaue (Schwebebahnhof Döppersberg) in Elberfeld am 1. Januar 1950 PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

10. April 1969 endete. Wenige Wochen später wurde am 3. Mai 1969 auch die Strecke Cronenberg, Lenzhaus – Solingen, Mühlenhof auf Busbetrieb umgestellt. Damit fuhr nur noch die Linie 25. Der Restbetrieb auf Schmalspur, auf dem nach 1968 planmäßig nur noch Zweiachser verschiedener Baujahre zwischen 1927 und 1951 verkehrten, war zu diesem Zeitpunkt aber ebenfalls schon zur Umstellung auf Busbetrieb vorgesehen, die bis 31. Juli 1970 abschnittsweise vollzogen wurde. Noch 1969 entfiel ab 31. August der Abschnitt Cronenberg – Sudberg, am 31. März 1970 folgte Cronenberg – Elberfeld und im Juli der Restbetrieb nach Dönberg.

Eine Fahrt von Cronenberg nach Solingen mit der Linie 5

Unternehmen wir noch einmal eine Fahrt auf dem vor 50 Jahren eingestellten Streckenabschnitt. Ab Cronenberg, Rathaus ging es bis Lenzhaus zunächst zweigleisig im Verlauf der Berghauser Straße und gemeinsam mit den Zügen der Linie 25 nach Sudberg. An der Haltestelle Unterkirchen lag rechterhand der gleichnamige Betriebsbahnhof auf einem recht beengten Areal mit zwei versetzt angeordneten Wagenhal-

Aktuell betriebsfähige Wagen bei den BMB

Nr.	Typ	Baujahr	Herkunft	Hersteller
94	2xTw	1928	Barmer Bergbahn AG	Schöndorff, Düsseldorf
105	2xTw	1927	Bergische Kleinbahnen AG	Talbot, Aachen
107	4xTw	1936	Rheinische Bahngesellschaft AG	DÜWAG, Düsseldorf
131	2xBw	1956	Hagener Straßenbahn AG	DÜWAG, Düsseldorf
275	6xGTw	1957	Bogestra	DÜWAG, Düsseldorf
337	2Tw	1957	Hagener Straßenbahn AG	DÜWAG, Düsseldorf



Treffen zweier Züge der Linie 5 am 4. September 1958 in Cronenberg. Die für das Niederbergnetz gebauten Vierachser fuhren auch nach Solingen EDUARD J. BOUWMAN,SLG. REINER BIMMERMANN

Auf dem Weg nach Solingen ist am 8. Juli 1957 in Cronenfeld ein Zug der Linie 5 mit Tw 177

EDUARD J. BOUWMAN, SLG. REINER BIMMERMANN (2)

Betriebshof Cronenberg, Unterkirchen am 4. September 1958. Die hinteren Hallen wurden nach dem Krieg modernisiert wiederaufgebaut



An der Haltestelle Lenzhaus steht am 30. Januar 1962 der von Ennepe übernommene Tw 136 mit einem KSW-Beiwagen PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

Tw 115 biegt im Jahre 1968 von Solingen kommend in die Berghauser Straße ein; hier traf die Linie 5 auf das von Sudberg kommende Gleis der Linie 25 REINHARD SCHULZ



len und Werkstatt. Zur Haltestelle Lenzhaus ging es bereits leicht bergauf, an der Einmündung der Straße Möschenborn zweigte die Solinger Strecke nach rechts ab und das Gleis verlief nun auf eigenem Bahnkörper. Sie hat auf ihrem etwa sechs Kilometer langen Weg in die Nachbarstadt große Höhenunterschiede zu überwinden, vom 260 Meter über Normal-Null (NN) gelegenen Cronenberg führte sie zunächst in das Tal der Wupper (113 Meter über NN) hinunter und von dort wieder auf 220 Meter über NN in Solingen hinauf. Waren die Stadtkerne von Cronenberg und Solingen Luftlinie nur 4,5 Kilometer voneinander entfernt, so betrug die Streckenlänge der Straßenbahn 6,8 Kilometer, da durch diese künstliche Längenerweiterung starke Steigungen vermieden werden konnten. Die auch heute noch für den Museumsbetrieb vorhandene Strecke verläuft auf 3,5 Kilometern bis Kohlfurther Brücke zumeist durch Wald. In Greuel besteht eine Ausweiche, an der heute der Betrieb endet. Im weiteren Verlauf befanden sich auch im Linienbetrieb die heute noch bedienten, einsam gelegenen Haltestellen im Kaltenbachtal. Bei Friedrichshammer wechselt das Gleis schließlich auf einem Damm zur anderen Talseite. Zwischen Schule Kohlfurth und Kohlfurther Brücke bestand bis 1945 ein zweigleisiger Abschnitt, der aber zur Gewinnung von Gleismaterial zur Beseitigung von Kriegsschäden auf eine Ausweiche mit Abstellgleis vor der Kohlfurther Brücke reduziert wurde. Auf der gleichnamigen Stahlbrücke querte die Bahn die Wupper, danach schwenkte das Gleis, nunmehr im Straßenpflaster, nach links und führte durch den schon zu Solingen gehörenden Ort Kohlfurth ein kurzes Stück die Cronenberger Straße entlang, wandte sich aber wieder auf eigenem Bahnkörper von der Straße ab. Die folgende, langgezogene Ausweiche Schrodtberg befand sich in einem weiten Bogen, die Haltestelle an deren Ende in Richtung Solingen. Die Länge der Ausweiche war für den bis 1958 abgewickelten Güterverkehr konzipiert, welcher hauptsächlich zwischen dem Bahnhof Solingen Nord und der Firma P.D. Rasspe & Söhne, gelegen zwischen Schrodtberg und Stöcken, stattfand. Hier gab es auch einen Gleisanschluss ins Werksgelände.

Durch Wald und Tunnel

Eine Besonderheit der Strecke war sicher der 188 Meter lange Tunnel bei Stöcken, mit dem ein Höhenrücken unterquert und somit ein steigungsreiches Stück Strecke entlang der Straße vermieden wurde. Hinter dem Tunnelmund auf Solinger Seite befand sich ein Anschlussgleis zu einer Kippe der Wuppertaler Stadtwerke. Zwischen der



An der Haltestelle Potshaus wechselte das Gleis der Linie 5 für die Reststrecke zum Solinger Mühlenhof auf die Straße FRITS VAN DER GRAGT, SLG. VDVA (2)



Die Endstation Mühlenhof der Linie 5 in Solingen: Das Bild oben entstand am 23. Februar 1957, als der ehemalige Enneper Tw 137 seinen Beiwagen bereits umfahren und zur Einsteigestelle zurückgestoßen hat. Im Bild rechts ein Solowagen, aufgenommen am 3. Oktober 1958 mit der St.-Clemens-Kirche im Hintergrund PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER (OBEN)



Haltestelle mit Ausweiche Margarethenstraße und dem Halt Potshaus verlief das Gleis abseits der Straße am Hang entlang durch einen kleinen Talkessel und erreichte in Potshaus wieder die Cronenberger Straße, deren Verlauf das Gleis nun am östlichen Rand und im Straßenbereich folgte. Unmittelbar nach einer scharfen Linkskurve wurden die Gleisanlagen des Bahnhofs Solingen Nord durch eine schmale Unterführung unterquert. Direkt dahinter zweigte nach links der Anschluss zur Übergabestelle am Güterbahnhof von Solingen Nord ab. Vor der Einmündung der Cronenberger Straße in die Hauptstraße befand sich am Mühlenhof im Schatten der St. Clemens Kirche die Endstation. Erst mit Anfang der 1940er-Jahre entstand hier eine Gleisverbindung zur Solinger Straßenbahn, die aber linienmäßig nicht benutzt wurde, solange bis 1959 die Solinger Straßenbahn bestand.

Die Fahrzeit von Lenzhaus bis Mühlenhof betrug 22 Minuten. Gefahren wurde alle halbe Stunde, lediglich am Abend und Sonntag-Vormittag in den letzten Jahren nur stündlich. Zugkreuzungen fanden im Halbstundentakt planmäßig in Schrodtberg statt. Beiwagenbetrieb nach Solingen gab es regelmäßig in den letzten Jahren nur noch im Berufsverkehr. Der Beiwagen wurde sonst in Lenzhaus und später in Greuel abgehängt und vom Gegenzug wieder mitgenommen. Nachdem im Frühjahr 1967 die Ausweiche am Mühlenhof ausgebaut worden war, fuhren Beiwagen zeitweise bis Kohlfurther Brücke und wurden hier vom Gegenzug übernommen. Bei starkem Verkehrsaufkommen nach Solingen musste mit Standtriebwagen dort umgesetzt werden, wobei dieser Triebwagen jeweils bis Ausweiche Margarethenstraße zurückfahren musste. Die Streckensicherung erfolgte mittels Lichtsignalen. In einer Gaststätte in Kohlfurth war eine damit gekoppelte Anzeige angebracht, welche das Kommen der nächsten Bahn signalisierte!

Erste Bestrebungen für den Erhalt einer Erinnerung

Nicht zuletzt durch die Aktivitäten des durch sein Bahn-Bildarchiv bekannt gewordenen und in Wuppertal-Barmen wohnenden Carl Bellingrodt hatte Wuppertal schon früh eine sehr aktive Szene von Verkehrsfreunden, die sich nicht nur mit der Eisenbahn, sondern auch mit der Straßenbahn beschäftigte. Die ab 1965 veranstalteten Abschiedsfahrten, organisiert durch die von Peter Boehm geleiteten Düsseldorfer Verkehrsfreunde und den Verband Deutscher Verkehrsamateure (VDVA), führten zu einem Netzwerk an Bahninteressierten bis hin ins Rheinland und das Ruhrgebiet, die der Ansicht waren, dass es an das große bergische Meterspurnetz eine bleibende Erinnerung geben sollte.

Chronik der Bergischen Museumsbahnen

1970: Im Frühjahr, noch vor Einstellung des Linienverkehrs zwischen Cronenberg und Elberfeld, gibt es eine Streckenbereisung der geplanten Museumsstrecke, an der auch der Oberbürgermeister und der Wirtschaftsdezernent der Stadt Wuppertal teilnehmen.
Der für Frühjahr geplante Pachtvertrag kommt wegen der ungeklärten Besitzverhältnisse zunächst nicht zustande.
Im November erteilt Oberbürgermeister Gurland den BMB dennoch die Genehmigung, Arbeiten zur Instandhaltung an der Strecke durchzuführen. Die Aktiven der BMB beginnen unverzüglich damit.

1971: Im Mai wird diese Erlaubnis wegen der nach wie vor ungeklärten Kompetenzen innerhalb der Stadt zunächst zurückgezogen.

1973: Im Jahre 1973 ist mit dem Abschluss eines langjährigen Pachtvertrages zwischen den Wuppertaler Stadtwerken und den Bergischen Museumsbahnen der Durchbruch geschafft und die Arbeiten können nun intensiver vorangetrieben werden.
Beginn der Herrichtung des als Basis für den Museumsbetrieb vorgesehenen Geländes im Bereich der Ausweiche und des einstigen Verschrottungsareals Kohlfurther Brücke. Einzäunung des Geländes, um die dort zur Abstellung vorgesehenen Fahrzeuge vor Vandalismus zu schützen.
Im Oktober gelangen die bisher im ehemaligen Gleislager Berghausen im Freien abgestellten Fahrzeuge (Vierachser 159, Fahrschulwagen 128, Turmwagen 628, KS-Beiwagen 906 und 911, Lore 729) in die Kohlfurth.

1974: Erweiterung der Gleisanlagen am zukünftigen Museumsstandort in der Kohlfurth. Aus Kostengründen kann nur gebrauchtes Material verwendet werden, welches von verständnisvollen Verkehrsbetrieben zum Glück bereitwillig zur Verfügung gestellt wird. Besonders Hagen und die Vestischen Straßenbahnen, welche die Stilllegung ihrer Netze betrieben haben, leisten hier große Hilfe mit Material, aber auch Personal.
Die Stadt Reutlingen schenkt nach der Einstellung des Straßenbahnbetriebes der BMB je einen Trieb- und Beiwagen mit Ersatzteilen und Gleisbaumaterial.

1975: Im Januar gelangen die bisher im ehemaligen Betriebshof Mirke untergebrachten fünf Wuppertaler Triebwagen ebenfalls in die Kohlfurth. Sie müssen ihren geschützten Platz unter Dach nun mit einer Freiluftaufstellung tauschen.
Ein vierachsiger Zug kommt aus Aachen zu den BMB, der aus einem ehemaligen Triebwagen des Benrather Netzes und einem Beiwagen mit neuem Wagenkasten bestand, der seine Ursprünge aber in Wuppertal hatte. Seit 1969 hatte dieser Zug am Institut für Schienenfahrzeugtechnik der Technischen Hochschule für Versuche gedient.
Aus Hagen kommt ein erster Zug aus modernen Zweiachsern zu den BMB, der dort äußerlich in den Zustand seiner Lieferung aufgearbeitet wurde. Sie besaßen automatisch schließende Türen und entsprachen voll den aktuellen Sicherheitsvorschriften.

1976: Nach endgültiger Stilllegung der Hagener Straßenbahn kommen im Mai zwei weitere Triebwagen des modernen Typs zu den BMB.
Reutlingen übergibt der BMB zwei weitere Züge, die aus modernen Zweiachsern der Baujahre 1957–1964 bestehen. Auch sie sind voll einsatzfähig. Die Reutlinger Fahrzeuge passen aber nicht zum Sammelgebiet der BMB und werden in späteren Jahren veräußert.
Von den Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen kommt ein KSW-Triebwagen nach Wuppertal. Hier ist vereinbart, diesen bei Bedarf auch zeitweise in der alten Heimat einsetzen zu können.
Beginn des Wiederaufbaus der Stromversorgung. Für eine notwendige Gleichrichterstation wird mit dem Bau eines Gebäudes begonnen.

1977: Im März ist anlässlich der BMB-Mitgliederversammlung erstmals eine Streckenbereisung möglich, bei der einer der modernen Reutlinger Züge mit 160 Volt Spannung aus der normalen öffentlichen Stromversorgung die Gesamtstrecke in langsamer Geschwindigkeit befahren kann.
Der vierachsige Triebwagen des Benrather Netzes geht zur Aufarbeitung zur Rheinischen Bahngesellschaft nach Düsseldorf.

1978: Ein vierachsiger Großraumtriebwagen der Vestischen Straßenbahnen und ein ursprünglich für Oberhausen gebauter Lenkdreiachser ergänzen den Bestand in der Kohlfurth.

1979: In Cronenberg-Möschenborn, wo die Strecke nun stumpf endet, muss für den regulären Fahrbetrieb eine Ausweiche mit Schutzgleis samt entsprechender Fahrleitungsanlage neu angelegt werden. Auch hier kommt gebrauchtes Material zum Verbau.

1982: Grundsteinlegung für den Hallenbau in der Kohlfurth. Dieser hat gegenüber anderen Projekten nun Priorität, da die Fahrzeuge durch die Abstellung im Freien zunehmend sichtbare Schäden erleiden. Für den Bau können durch politische Unterstützung Landesmittel für den Denkmalschutz gesichert werden.

1983: Im April Richtfest des Hallenneubaus. Entstanden ist damit zunächst nur ein großes Dach. Das Schließen durch Seitenwände bleibt einem zweiten Bauabschnitt vorbehalten.
Ein Gleis der Halle mit Wartungsgruben wird für seine künftige Nutzung als Werkstatt und Betriebsfläche vorgesehen.

1985: Ein Wuppertaler Triebwagen wird leihweise nach Essen abgegeben. Er wird dort während seines Aufenthalts einer Aufarbeitung unterzogen.

1987: Von der stillgelegten normalspurigen Straßenbahn Wuppertal geht ein zweiachsiger Triebwagen in den Bestand der BMB über. Der wegen seiner Spurweite in der Kohlfurth nicht einsetzbare Wagen fährt zeitweise in Düsseldorf und steht auch einige Zeit im Kölner Straßenbahnmuseum, ehe er als Ausstellungsstück ins Bergische zurückkehrt.

1989: Der Hallenbau kann vollendet werden. Die Halle ist nun vollständig geschlossen, besitzt aber noch keine Tore.
Die Erhöhung der Stromspannung auf 650 Volt wird durch Fertigstellung der Gleichrichterstation und Bau einer Kabelverbindung zum Betriebshof möglich. Zum Einbau kam eine günstig aus Bremerhaven übernommene Anlage, die dort nach der Einstellung des Straßenbahnbetriebes überflüssig geworden war. Es ist nun ein normaler Fahrbetrieb möglich.

1990: Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen übergeben einen Schleifwagen an die BMB.

Fortsetzung auf S. 64

Diese Idee erhielt 1969 durch die akut bevorstehende Einstellung der Strecke nach Solingen neuen Auftrieb, waren sich doch alle im Thema Bewahrung des Erbes der Bahnen im Bergischen Land engagierten Straßenbahnfreunde sehr schnell einig, dass die hier abseits von Straßen durch den Wald verlaufende Strecke vom Abzweig Lenzhaus bis zur Kohlfurter Brücke eine hervorragende Trassenführung für den Erhalt und Aufbau eines Museumsbetriebes bot. Sie „störte“ durch ihre Lage niemanden und konnte auch keinen Straßenbauprojekten im Weg sein, die zuletzt wiederholt als Argument dafür herhalten mussten, die „unliebsame“ Straßenbahn zu beseitigen.

Ein „Einzelkämpfer“ sammelt ab 1965 Straßenbahnwagen

Schon ab 1965 hatte der Elberfelder Elektroingenieur Heinz Johann unabhängig von anderen Verkehrsfreunden, aber aus gleichen Beweggründen, begonnen, eigene Aktivitäten zu entfalten. Auf seinem großen Grundstück in Hückeswagen-Wiehagen verwirklichte er ab 1966 seinen Traum von einem „Bergischen Straßenbahnmuseum“. Den Anfang machte 1966 ein 1928 für die Barmer Bergbahn gebauter zweiachsiger Triebwagen, der nur deswegen gerettet werden konnte, weil Johann in einem finanziellen Kraftakt den von einem Schrotthändler den Stadtwerken vorgeschlagenen Kaufpreis überbot. Mit Einstellung des Straßenbahnbetriebes in Remscheid 1969 kamen von dort weitere, günstig erworbene Trieb- und Beiwagen hinzu, ebenso ein Vierachser der Bergischen Kleinbahnen aus Wuppertal. Damit auf dem Grundstück auch ein bescheidener Fahrbetrieb möglich wurde, verlegte Johann dort günstig erworbene Schienen, stellte Masten auf und installierte eine funktionsfähige Fahrleitung, welche „aus der

1992:	Mit Abschluss des Genehmigungsverfahrens zur Durchführung eines öffentlichen Betriebes und der Abnahme der Anlagen und der für den Einsatz vorgesehenen Fahrzeuge durch die zuständige technische Aufsichtsbehörde des Landes ist im Mai 1992 die Aufnahme des Linienbetriebes zunächst bis zur Haltestelle Friedrichshammer möglich. Es stehen zunächst ein Wuppertaler und ein Hagener Triebwagen für den Einsatz zur Verfügung.
1993:	Der Linienbetrieb wird bis Kaltenbach ausgeweitet.
1995:	Ein von den Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen übernommener Gelenkwagen verstärkt den Fahrzeugpark für den Linienbetrieb
1997:	Die Ausweiche Greuel ist die neue Endstation. Die ebenfalls seit Langem befahrbare Endstation Möschenborn kann wegen Klagen von Anwohnern gegen die regelmäßige Nutzung bis heute nicht angefahren werden.
1999:	Der in Düsseldorf betriebsfähig aufgearbeitete Vierachser 107 des Benrather Netzes verstärkt ab August die Flotte der einsetzbaren Fahrzeuge. Er war bereits 1991 aus Düsseldorf zurück zur BMB gekommen, um dort fahrfähig gemacht zu werden. Der Vierachser 159 der Bergischen Kleinbahn kehrt kastenmäßig aufgearbeitet von einem Ausbesserungswerk einer Werksbahn in Sachsen-Anhalt zurück. Ihm fehlt aber noch die elektrische Ausrüstung.
2003:	Ein aus Freiburg übernommener Arbeitstriebwagen ergänzt den Bestand der für innerbetriebliche Zwecke eingesetzten Dienstfahrzeuge.
2006:	Die Fahrzeughalle wird durch den Einbau von Toren endgültig fertiggestellt.
2008:	Eine an die bisherige Rückwand der Fahrzeughalle angebaute Werkstatthalle ermöglicht eine bessere Aufarbeitung und Unterhaltung der Fahrzeuge. Das von den BMB als Lagerstätte genutzte ehemalige Depot in Cronenberg-Unterkirchen wird abgerissen und die dort untergebrachten Fahrzeuge werden in die Kohlfurth gebracht. Frühere Pläne, dieses Areal als Museum herzurichten und gleismäßig mit der Museumsstrecke zu verbinden, sind damit endgültig hinfällig.
2009:	Der ursprünglich von Heinz Johann für sein Museum in Hückeswagen gerettete Tw 94 der Barmer Bergbahn gelangt nach jahrelanger externer Aufarbeitung im Januar zu den BMB und ist ebenfalls voll betriebsfähig. Damit sind für den Personenverkehr fünf Triebwagen einsatzbereit.
2013:	Aus Platzgründen müssen sechs nicht betriebsfähige Fahrzeuge ausgelagert werden.
2014:	Aus der aufgelösten Privatsammlung des verstorbenen BMB-Gründungsmitglieds Heinz Johann werden ein Triebwagen der Remscheider Straßenbahn und ein ursprünglich für die Bergischen Kleinbahnen gebauter Beiwagen übernommen. Aus Anlass des 100jährigen Jubiläums der Strecke Cronenberg – Solingen wird ein Schleifwagen im ursprünglichen Aussehen der Solinger Straßenbahn wieder in Betrieb genommen. Er war zuvor bei den Vestischen Straßenbahnen und dann in Mülheim an der Ruhr im Einsatz.
2015:	Leitungsdiebstähle im November und Dezember und noch einmal im Februar 2016 gefährden den Fahrbetrieb auf der Museumsstrecke.
2016:	Ab April ist nach Instandsetzung der Fahrleitung die Strecke wieder in kompletter Länge befahrbar.
2019:	Im Jahr des 50jährigen Bestehens der BMB kann der Beiwagen 131 aus Hagen, der bereits seit Längerem aufgearbeitet und funktionsfähig ist, erstmals eingesetzt werden und damit auch die Betriebsform Trieb- und Beiwagen mit Umsetzen an den Endstationen demonstriert werden.

Steckdose“ mit 220 Volt unter Spannung zu setzen war und den Triebwagen eine bescheidene Bewegungsmöglichkeit gab.

Von der VWS zu den BMB

Schon 1967 gab es erste Ansätze zur Interessenbündelung und es gründete sich die Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde (VWS), die aber kein Verein waren, sondern ein loser Zusammenschluss von 40 Straßenbahn- und Eisenbahnfreunden, die hauptsächlich aus dem Bergischen Land stammten. Kurz vor der Umstellung der Linie 5 auf Busbetrieb machte die VWS im April bei der Sonderfahrt von zwei Vierachsern von Wuppertal nach Solingen auf den Wunsch des Erhalts eines Streckenteils aufmerksam. Die Veranstaltung fand in der Politik und der Presse große Beachtung. Sehr bald zeichnete sich ab, dass die Interessen der „Fraktionen“ von Eisenbahn- und Stra-



LINKS Eine Fahrt mit der 5 von Lenzhaus nach Kohlfurth war schon zu Zeiten des Linienbetriebes bei Ausflüglern beliebt. Tw 198 hat am 3. Oktober 1958 fast den Talboden erreicht

RECHTS Im Januar 1977 macht das Gelände in der Kohlfurth bereits einen aufgeräumten Eindruck. Von den Aktiven ist viel geleistet worden. Straßenbahnwagen aus Hagen, Reutlingen und von der Bogestra ergänzen inzwischen die Wuppertaler Fahrzeuge

FRITS VAN DER GRAGT, BILDSAMMLUNG VDVA (2)

ßenbahnfreunden doch sehr unterschiedlich waren und es zu deren Durchsetzung sinnvoll sein könnte, für jedes der beiden Gebiete einen „richtigen“ Verein zu gründen. So kam es am 16. Dezember 1969 zur Gründung der Bergischen Museumsbahnen (BMB), aber auch der Interessensgemeinschaft Historischer Schienenverkehr (IHS). Die BMB verfolgten das Ziel der Einrichtung eines Straßenbahn-Museumsbetriebes zwischen Kohlfurth und Cronenberg, die IHS dagegen einen Kleinbahn-Museumsbetrieb auf einem Reststück der schmalspurigen Geilenkirchener Kreisbahn in der Nähe von Aachen. Wie wir heute wissen, waren beide Gruppen damit erfolgreich.

Viele Startschwierigkeiten für die BMB

Als Gründungsmitglied war auch Heinz Johann von Beginn an mit dabei, der mit seinem eigenen kleinen Bergischen Straßenbahnmuseum in Hückeswagen über erste Erfahrungen mit dem betriebsfähigen Erhalt ausgemusterter Straßenbahnwagen verfügte. Mit dem Plan der Einrichtung eines historischen Fahrbetriebes auf einer nicht mehr im Linienverkehr befahrenen Strecke wurde zumindest in Deutschland vor 50 Jahren sowohl in rechtlicher, wie auch in technischer Hinsicht Neuland betreten. Vorbilder für derartige „rollenden Museen“ gab es aber in den Vereinigten Staaten und in England, deren Strecken jedoch ganz neu entstanden waren. Im niederländischen Amsterdam gab es zu Beginn der 1970er-Jahre ebenfalls erste Bestrebungen, eine stillgelegte Eisenbahnstrecke zu elektrifizieren, um dort historische Straßenbahnen einzusetzen. Dieses Projekt war bereits ab 1975 erfolgreich.

Übersichtskarte der Museumsbahnstrecke der BMB, gut ist die verschlungene Trassierung erkennbar
SLG. AXEL REUTHER

Was die frühen Mitglieder der BMB einte, war der Wunsch, alte Straßenbahnen wieder rollen zu sehen. Bei der Frage nach dem Weg dorthin, gab es zwischen den „Kaufleuten“ und den „Technikern“ aber durchaus unterschiedliche Ansichten, die es galt unter einen Hut zu bringen. Letztendlich setzten sich aber die Techniker durch, was der Verwirklichung des Projektes dienlich gewesen sein dürfte.

Günstige Voraussetzungen für den Museumsbetrieb

Die für den Museumsbetrieb angedachte Strecke hatte den großen Vorteil, dass sie zum einen landschaftlich außerordentlich reizvoll war, zum anderen aber kaum von öffentlichen Wegen berührt wurde und sich daher viele Probleme, die sich aus Begegnungen mit Straßen, Kraftfahrzeugen und Personen gestellt hätten,





Im April 1979 haben die Arbeiten zur Anlage einer neuen Ausweiche am Ende des eigenen Bahnkörpers auf Cronenberger Seite begonnen, dazu war auch der urige Arbeitswagen 628 auf der Strecke AXEL REUTHER



1984 steht die Halle, hat aber noch keine Wände. Sie bietet aber auch in diesem Zustand den dringend notwendigen Schutz der Fahrzeuge, wobei der rechts sichtbare KSW-Beiwagen deutliche Spuren des langjährigen Aufenthalts im Freien erkennen lässt AXEL REUTHER (4)



Die Ausweiche Greuel am Naturfreundehaus ist seit 1997 Endstation für den Regelverkehr. Der Bogestra-GT6 ist 1999 gerade angekommen



In seinem ursprünglichen Aussehen ist der ehemalige Solinger Schleifwagen das letzte erhaltene Fahrzeug dieses Betriebes

Vereinskontakt und Spendenkonto

Bergische Museumsbahnen e.V.
Kohlfurter Brücke 57, 42349 Wuppertal
Telefon: 0202 470251
e-Mail: info@bmb-wuppertal.de
www.bmb-wuppertal.de

Spendenkonto
IBAN: DE48 3305 0000 0000 9095 64
BIC: WUPSDE33XXX

Etwaige Zuwendungen bitte unter dem Stichwort „Spende" mit Angabe der vollständigen Adresse auf dem Überweisungsauftrag. Zuwendungen an die Bergischen Museumsbahnen e. V. sind steuerlich abzugsfähig.



Ein großer Tag war die Aufnahme des regulären BMB-Betriebs am 24. Mai 1992; hier der damals festlich geschmückte Wuppertaler Tw 105

hier nicht existierten. Dass eine durch den Wald und zum Teil auf Dämmen verlaufende Strecke durch Naturgewalten auch ihre Probleme haben kann, lernten die Aktiven erst später!

Die Stadt Wuppertal sah in der Strecke eine Möglichkeit, mit der Bahn ein bisher nur schwer zugängliches Wald- und Wandergebiet zu erschließen, für das es Pläne zum Ausbau als Freizeit- und Erholungszentrum gab. Den Fehler, den man 1959 mit der Stilllegung der Barmer Zahnradbahn zum Toelleturm begangen hatte, wollte die Stadt nicht noch einmal wiederholen. So begleitete die Stadtspitze das Projekt aus den zuvor genannten Gründen erfreulicherweise mit Wohlwollen, auch bei den Stadtwerken gab es vor allem bei den Straßenbahnern Sympathie für die Idee, die sich auch in mancherlei Unterstützung äußerte. So konnten Mitglieder der BMB nach der Einstellung des restlichen Meterspurbetriebes zu einem Anerkennungspreis zum Erhalt vorgesehene Fahrzeuge von den Stadtwerken mit der Verpflichtung erwerben, sie dem Verein später für den Fahrbetrieb zur Verfügung zu stellen. Zahlreiche als historisch wertvoll betrachtete Trieb-, Bei- und Arbeitswagen blieben so erhalten und konnten auch auf Stadtwerke-Gelände wie dem Bauhof Berghausen zwischen Cronenberg und Sudberg und der nunmehr stillgelegten Wagenhalle Mirke in Elberfeld abgestellt werden. Auch Heinz Johann nahm Fahrzeuge in seinem kleinen Museum in die Obhut.

Ebenfalls stand ein Redakteur der größten Wuppertaler Zeitung, dem Generalanzeiger, als gebürtiger Cronenberger dem Projekt positiv gegenüber und berichtete immer wieder darüber.

Als Glücksfall erwies es sich obendrein, dass die Strecke Lenzhaus – Kohlfurth auch nach Einstellung des Linienbetriebes und Abbau der Gleise auf Solinger Seite zunächst voll betriebsfähig blieb, weil die 1966 begonnene Verschrottung auf dem Areal neben dem einstigen Gütergleis vor der Ausweiche Kohlfurther Brücke fortgesetzt wurde und die dafür vorgesehenen Fahrzeuge auf eigener Achse dort hin gelangen konnten. Nun konnten auch die Ausweiche und das Streckengleis mit Fahrzeugen vollgestellt werden.

Literatur

- **Bergische Museumsbahnen, Geschichte und Vorgeschichte des Vereins, seiner Fahrzeugsammlung und der Strecke im Kaltenbachtal,** herausgegeben vom Verein BMB 1986
- Terjung, B.: **Straßenbahnen in Wuppertal,** Nordhorn 1997
- Autorengemeinschaft: **Von Benrath ins Bergische,** der außergewöhnliche Lebenslauf der **Rheinbahn Triebwagenserie 106 bis 119,** Aachen, Düsseldorf und Wuppertal 1999
- Eidam, J. und Reimann, W.R.: **Mit 5 und 25 unterwegs – eine Straßenbahn-Zeitreise von Wuppertal nach Solingen,** Remscheid 2012
- **„Haltestelle" – Zeitschrift der Bergischen Museumsbahnen e.V.,** Wuppertal, Ausgabe 1 vom Mai 1974 bis Ausgabe 125 von 2017

Baldige Inbetriebnahme geplant

In Heft 2 des noch jungen Straßenbahn-Magazins vom September 1970 stellte das BMB-Gründungsmitglied Jürgen Eidam das Projekt vor. Er schrieb im letzten Absatz seines informativen Berichts: *„Bis zur Eröffnung des Fahrbetriebs ist noch viel Arbeit erforderlich. Zuerst muß die Stromversorgung hergestellt werden; die technische Ausrüstung befindet sich schon im Besitz der Bergischen Museumsbahnen, doch ist der Bau eines Unterwerksgebäudes notwendig. Dann müssen an der Endhaltestelle Kohlfurth zusätzliche Abstellgleise angelegt werden; hier soll auch die Halle für die Unterstellung der Fahrzeuge entstehen. Die Halle soll durch eine Bausteinaktion finanziert werden, man hofft aber auch auf eine Unterstützung durch die öffentliche Hand. Ostern 1971 soll die Eröffnungsfahrt der ersten deutschen Museumsstraßenbahn stattfinden.“*

Diese Einschätzung erwies sich leider als viel zu optimistisch, denn die Eröffnungsfahrt fand erst über 21 Jahre später im Mai 1992 statt. Bis dahin gab es viele unerwartete Schwierigkeiten zu überwinden, es wurde von den Aktiven aber auch sehr viel geleistet. Die Entwicklungen der beiden Jahrzehnte und der Zeit bis heute werden in einer Chronik auf Seite 63/64 nur kurz dargestellt, wobei die Angaben zu den Fahrzeugen aus Platzgründen nicht vollständig sind. AXEL REUTHER



Die letzten Meterspur-Wagen für die Barmer Bergbahn entstanden 1928. Als Vertreter dieses Typs ist Tw 94 bei den BMB als betriebsfähiges Exponat erhalten
MICHAEL BEITELSMANN



Seit April 2019 befindet sich der ehemalige Turmwagen 010 der TWSB auf dem Vereinsgelände vom „Bretterbude e.V. Gotha" RONNY DAUER

Ein Werkstattwagen wird zur Kaffeestube

Der nach langer Abstellung schon zur Verschrottung vorgesehene alte Turmtriebwagen 010 der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha hat eine Perspektive bei den Gothaer Skateboardfreunden „Bretterbude e.V." erhalten. Er soll nach einer Aufarbeitung als Café dienen

Am 17. Juli 1929 nahm die Thüringer Elektrizitäts-Lieferungsgesellschaft Gotha den Betrieb auf der Thüringerwaldbahn zwischen Gotha und Tabarz auf. Damit konnten nach Jahren langer Planungen endlich die Gemeinden im Einzugsgebiet der Stadt Gotha mittels eines elektrischen Bahnnetzes miteinander verbunden werden. Schon 1927 hat die ThELG die Bauaufträge für die auf der Waldbahn einzusetzenden elektrischen Trieb- und Beiwagen verteilt. Die Gothaer Waggonfabrik sollte die Triebwagen, die Firma Bothmann (ebenfalls in Gotha) die zugehörigen Beiwagen bauen. Trieb- und Beiwagen sollten gegenüber den herkömmlichen Stadtstraßenbahnen ein höheres Fassungsvermögen, sowie die Triebwagen stärkere Fahrmotoren erhalten. Der Wagenkasten folgte in seiner baulichen Ausführung dem „Thüringer Stil", dennoch wurde aufgrund der Fahrzeuglänge von beinahe zwölf Metern und dem außergewöhnlichen Achsstand von 3.500 Millimetern eine komplette Neukonstruktion erforderlich. Der Fahrgastraum besaß an jeder Längsseite vier breite Fenster mit klappbaren Oberteilen, die Stirnfronten der Trieb- und Beiwagen waren mit dreigeteilten Fenstern versehen. Der Innenraum nahm bei den Triebwagen je 30, bei den Beiwagen je 36 in Quer- und Längsrichtung angeordnete gepolsterte und mit Leder bezogene Sitzplätze auf. Die Waldbahntriebwagen erhielten bereits ab Werk Scherenstromabnehmer und erhielten die Nummern 50–59 (Baujahr 1928/29), die Beiwagen die Nummern 80–89.

Der Triebwagen 51 (Baujahr 1928) war bis 1967 im Linieneinsatz und erhielt im gleichen Jahr eine Generalinstandsetzung in Leipzig-Heiterblick. Der Umbau zum Arbeitstriebwagen startete 1967, 1970 folgte die Umnummerierung in 010. Zwischen 1975 und 1980 baute die Gothaer Betriebswerkstatt den Wagen zum Turmbeziehungsweise Fahrleitungswagen, dabei bekam Atw 010 einen Anbau zur Fahrleitungsrevision. Zusammen mit einem Trägerwagen für einen Fahrstromgenerator konnte der Arbeitstriebwagen 010 ohne Oberleitung in Baustellenbereichen eingesetzt werden. Nach Fristablauf des Arbeitstriebwagens und endgültiger Außerdienststellung stand der Wagen Anfang 2019 unmittelbar vor der Verschrottung. Doch einigen engagierten Straßenbahnfreunden ist es zu verdanken, dass das historische Fahrzeug zukünftig als Café und Treffpunkt auf dem sehr liebevoll gestalteten Gelände der Skateboardfreunde „Bretterbude e.V. Gotha" dienen soll und so der Nachwelt erhalten bleibt. Die Thüringerwaldbahn und Straßenbahn GmbH (TWSB) hält mit dem als Sonderfahrzeug eingereihten Wagen 56 ein typengleiches Exemplar eines Waldbahntriebwagens vor, zusammen mit dem passenden Beiwagen 82 ist dieser bei Sonderfahrten bis heute im Einsatz zu erleben. RONNY DAUER



Eine Testfahrt im Harz

Der 5. März 1920 war ein kühler, winterlicher Tag. Aber es sollte auch ein wichtiger Tag für den Betrieb der Rübelandbahn werden. Am Morgen dieses Freitags empfing Otto Steinhoff (1873–1931), Direktor der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft (HBE), in Blankenburg Vertreter des Eisenbahn-Kommissariats Braunschweig und der Eisenbahn-Direktion Magdeburg. Ihnen wollte Steinhoff demonstrieren, dass der komplizierte und kostenintensive Zahnradbetrieb auf der „Harzbahn" Blankenburg (Harz) – Rübeland – Tanne durch spezielle Reibungslokomotiven ersetzt werden könne. Der Vorführzug stand schon am Mittelbahnsteig bereit: elf zweiachsige Kalkkübelwagen, ein zweiachsiger Salonwagen der HBE und am Ende eine imposante Tenderlok mit der Achsfolge 1'E1' und dem Namen „Mammut". Um 10 Uhr ging es los. Die Maschine mit dem gedrungenen Kessel setzte die 150 Tonnen schwere Versuchsfuhre langsam in Bewegung ...

Weiter im neuen *Bahn Extra!*



Dörflich geht es auf der Strecke der Linie 1 nach Sarstedt zu. Besonders der Ortsteil Heisede atmet noch ländlichen Charme, hier mit DÜWAG-Großraumwagen 336

ALLE AUFNAHMEN: MICHAEL BEITELSMANN

Quietschend in den Mai

Hannover: Nostalgiefahrten zum Maifeiertag ■ Alljährlich am 1. Mai lädt der Förderverein Straßenbahn Hannover zur Mitfahrt in historischen ÜSTRA-Fahrzeugen von Rethen über Gleidingen nach Sarstedt ein. 2019 fand der traditionelle „Maibaumexpress" im Süden Hannovers bei Bilderbuchwetter statt und bescherte somit herrliche Motive

Maifeiern haben eine lange Tradition in Deutschland – nach der sagenumwobenen Walpurgisnacht folgt mit dem rituellen Aufstellen des Maibaums vor allem in ländlichen Gegenden der Startschuss für fröhliche und ausgelassene Frühlingsfeste. Auch die örtlichen Vereine in Rethen und in Gleidingen südlich von Hannover richten jedes Jahr öffentliche Maifeiern aus: In beiden Ortsteilen gibt es am 1. Mai von 12 bis 19 Uhr Spielangebote für Kinder und Erwachsene, Live-Musik, Kulinarisches – und eben nostalgische Straßenbahnfahrten.

Viertelstündlich Nostalgiebahnen

Der Förderverein Straßenbahn Hannover e.V. setzt nun schon seit einigen Jahren im Viertelstundentakt jeweils vier historische Bahnen aus dem früheren Bestand der Hannoverschen Straßenbahn (ÜSTRA) ein. Gefahren wird mit unterschiedlichen Wagentypen aus zurückliegenden Jahrzehnten. Aufgrund des teilweisen Einsatzes von Einrichtungsfahrzeugen ist die Fahrstrecke des Maibaum-Express auf den Abschnitt zwischen den Haltestellen Rethen/Nord und dem Endpunkt Sarstedt begrenzt, da nur dort Wendeschleifen existieren (im Norden wird die Schleife Laatzen zum Wenden bzw. Rangieren benutzt). Doch das ist überhaupt kein Nachteil: Gerade auf der Route der Linie 1 südlich von Rethen finden sich noch einige dörfliche Szenerien mit schönen Ortsdurchfahrten. Einst fuhr hier auch die „Rote 11", die Überlandstraßenbahn von Hannover bis Hildesheim. Nette Fotomotive sind hier also garantiert.

Ehrenamtlicher Einsatz

Für die Sonderfahrten galt wie in jedem Jahr ein eigener Tarif: Jede knapp einstündige Rundfahrt kostete für Erwachsene vier, eine Teilstrecke günstige zwei Euro. Zusätzlich gab es auch in diesem Jahr eine „Dauerkarte" für beliebige Mitfahrten am 1. Mai zum Preis von 7,50 Euro. Die – wie die Fahrer – ehrenamtlich arbeitenden Schaffner mit „Galoppwechsler" verkauften die Fahrscheine stilecht aus dem „Klapperkasten". Der Reinerlös der Oldtimerfahrten setzt der Förderverein Straßenbahn Hannover e.V. für die Instandhaltung der Fahrzeuge und für die Aufarbeitung und Inbetriebnahme des Stadtbahnwagen-Prototyps TW 601 ein. Für diese kostspieligen Aufgaben nahmen die Mitglieder dankbar auch weitere Spenden entgegen. So bleibt zu hoffen, dass die beteiligten Akteure diese schöne Maitradition noch viele Jahre weiter in den südlichen Vororten der Leinestadt aufrechterhalten können. MICHAEL BEITELSMANN

Infos: www.strassenbahn-hannover.de

Mit dem Holzwagen auf Überlandfahrt! Zwischen Gleidingen und Heisede kommt der Maibaum-Express – hier Tw 129 + Bw 1034 – ins Grüne!



Eine Garnitur, wie sie viele Jahrzehnte in Hannover anzutreffen war: Stahlwagen 178 mit Beiwagen 1063



Der Mai ist gekommen, die ÜSTRA-Oldies rücken aus. Umrahmt von Fliederbäumen geht es im Maibaum-Express nach Sarstedt

Fahrzeugeinsatz „Maibaumexpress“ 2019

Tw 129 (Norddeutsche Waggonfabrik, Bremen, Baujahr 1927, Holzwagen)
+ Bw 1034 (Hannoversche Waggonfabrik, Baujahr 1929)

Tw 178 (Hannoversche Waggonfabrik, Baujahr 1928, Stahlwagen)
+ Bw 1063 (Waggonfabrik Uerdingen, Baujahr 1945, KSW)

Tw 239 (Waggonfabrik Uerdingen, Baujahr 1950, Aufbauwagen)
+ Bw 1039 (Hannoversche Waggonfabrik, Baujahr 1929)

Tw 336 (DÜWAG, Baujahr 1955, Typ T4, Großraumwagen)



Die unmittelbare Nachkriegszeit repräsentiert der Aufbauwagen 239, hier mit Bw 1039 am 1. Mai 2019 in Heisede



Bei einer beeindruckenden Wagenaufstellung hatten Besucher Gelegenheit, sich die Exponate in Ruhe anzuschauen
BILDER, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN: HARALD A. JAHN

Grandiose Show zum 150.

Brüssel feierte am 1. Mai 2019 seine Straßenbahn ■ Viele helfende Hände ermöglichten in Belgiens Hauptstadt zum Jubiläum 150 Jahre Straßenbahn nach rund vierjähriger Vorbereitung ein Tram-Fest der Superlative mit 69 Wagen und 50.000 Gästen

Eingebettet in das „Iris-Festival“, das das 30jährige Bestehen der Region Brüssel-Hauptstadt zelebrierte, feierte die Stadt ihre Straßenbahn. Am 1. Mai 1869 spannten die Fahrer zum ersten Mal Pferde vor die Züge zwischen der Porte Namur und dem Ausflugsziel Bois de la Chambre. Genau 150 Jahre später zogen die Beteiligten alle Register, um zehntausenden Besuchern eine eindrucksvolle Show zu bieten. Das Museum mit Unterstützung des Verkehrsbetriebs veranstaltete eine Tramwayparade der Sonderklasse: Auf einer gut gewählten Route präsentierten sich mehr als 40 Züge, auf dem Place Royale erinnerten Schmalspurwagen an die große Zeit der Überlandbahnen, und auf einem eigens verlegten Gleis pendelte eine Dampftramway einige Dutzend Meter entlang des Place Royale.

Von langer Hand geplant

Die Planung der Parade begann bereits 2015, als Luc Koenot, ein bekannter Belgischer Straßenbahnfreund, unter dem Eindruck der Wiener 150-Jahr-Feiern das Musée du Transport Urbains Bruxellois für die Idee





Die Ausstellung auf der Place Royale war Zentrum der Aktivitäten: Der erste elektrische Triebwagen der Vicinalbahnen fuhr ab 1894 von Place Rouppe nach Petite Espinette

Ein früher Wagen der „Société des Chemins de Fer Economiques“. Die Ähnlichkeit zu den Cable Cars in San Francisco führte zum Spitznamen „California“, die Bauart bewährte sich in Brüssel nicht



einer ähnlichen Veranstaltung begeistern konnte. Die Grundidee – bestehend aus Ausstellung, offizieller Fahrt mit Festgästen auf der Originalstrecke von Legrand bis zur Place Louise, Parade, Publikumsfahrten – stand von Anfang an fest, der Aufwand für die freiwilligen Mitarbeiter und die präzise Organisation des Ablaufes war dabei enorm. Insgesamt waren am 1. Mai beachtliche 69 Wagen für die Veranstaltung im Einsatz, vom 1. bis 5. Mai trugen 130 freiwillige Mitarbeiter des Museums zum Gelingen der verschiedenen Veranstaltungen bei. Auch in anderen belgischen Städten boten die lokalen Museen Attraktionen, zeitlich abgestimmt, um den vom Ausland angereisten Fans Gelegenheit zu geben, möglichst viel zu erleben.

Für den Besucher war schon der erste Eindruck außergewöhnlich: Eine 100 Meter lange Wagenschlange in der Achse des mächtigen Justizpalastes, gesäumt von Menschenmassen – die Besichtigung der Züge war ein Volksfest. Für den ernsthafter interessierten Besucher standen die gut gelaunten Zugspersonale für Auskünfte zur Verfügung, Fotogelegenheiten ergaben sich bei den späteren Publikumsfahrten.

Das Jubiläumsfest in Zahlen

69	Museumswagen präsentiert
130	freiwillige Helfer im Einsatz
4	Jahre Vorbereitungszeit
3	Sonderlinien mit Museumswagen
7.000	Fahrgäste in den Museumswagen
50.000	Festbesucher insgesamt (geschätzt)

Kurzabriss zur Historie

Die Geschichte der Brüsseler Straßenbahn ist wie bei allen Betrieben dieser Größe abwechslungsreich: Nach den ersten Pferdebahnstrecken gab es bald Experimente mit Dampf- oder Akkutraktion. Diese misslangen wegen der hügeligen Topografie. Ab 1894 begann der Betrieb, Oberleitungsstrecken auszubauen. Ebenfalls Ende des 19. Jahrhunderts begann die SNCV – die nationale Gesellschaft für Vicinalbahnen – mit dem Aufbau von meterspurigen Lokalbahnnetzen, die um 1925 insgesamt mehr als 5.000 Kilometer umfassten. Einige dieser Strecken führten auch in das Brüsseler Stadtgebiet. Die SNCV betrieb diese parallel zur städtischen Normalspur-Tramway.

Während die Brüsseler Straßenbahn bei der Weltausstellung 1958 Höchstleistungen erbrachte, hatte der Niedergang der Überlandbahnen längst begonnen. Nach dem Zweiten Weltkrieg überrollten private Pkw und Autobusse die altmodischen Kleinbahnen, allein in den 1950er-Jahren legten die Verkehrsplaner mehr als 3.000 Kilometer still; abgesehen von einigen Kilometern im Westen von Charleroi ist heute die Küstentram zwischen Knokke und De Panne das letzte Relikt dieser großen Epoche. Die große Zahl von Fahrzeugen ermöglichte aber die Einrichtung einiger Museen, auf



Ein PCC-Lizenznachbau: Zwischen 1952 und 1971 wurden insgesamt 172 solcher Fahrzeuge geliefert, ihr Einsatz endete 2010. Wagen 7171 trägt die Lackierung des letzten Einsatzzustandes



Am 30. April enthüllte der belgische König Philippe das Modell des neuesten Brüsseler Straßenbahnwagens. Ab 2020 soll Bombardier bis zu 175 dieser Fahrzeuge liefern, in 32 und 43 Meter langen Varianten



Wagen 428 der „Société des Chemins de Fer Economiques“ gehört zur zweiten Serie, die ab 1903 geliefert wurde. Hier ist der Fahrgastraum bereits völlig geschlossen, der Fahrer durch Windschutzscheiben geschützt



Tw 5008 gehört zur Serie Brüsseler Weltausstellungswagen; bis 1976 prägten sie das Bild der Hauptstadt, zuletzt auf der Linie 81. Der Tw 1750 gehört zu den ersten Wagen mit Querbänken, anfangs speziell für die Linien in den grünen Vororten von Tervuren und Boitsfort gedacht



Der Pferdebahnwagen 509 von 1888 erinnerte an die ersten Trams in Brüssel. Nach der Elektrifizierung fuhren diese als Beiwagen



RECHTS Der elegante Wagen 984, der 1906 gebaut wurde, ist ein Gruß aus der Zeit der „Belle Epoque". Ab 1914 trugen die Trams in Brüssel dann beigen Lack

deren Bestand die Initiatoren der Brüsseler Ausstellung zurückgreifen konnten.

In Brüssel begann in den 1960er-Jahren die Konzentration auf starke Hauptachsen mit der „Premetro", während das feinmaschige Oberflächennetz ausgedünnt wurde. Auch die komplette Einstellung zugunsten der U-Bahn stand zur Debatte, konnte aber nicht durchgesetzt werden. Immer wieder sorgten Umstrukturierungen und autofreundliche Straßenumbauten für Fahrgastverluste, die erste aus der Premetro hervorgegangene U-Bahn-Linie startete 1976 und ergab neue Umsteigezwänge. Häufig wechselnde Konzepte führten zu Planungsunsicherheiten, so sind hinter den Mauern der heutigen U-Bahn-Stationen überraschend viele Vorleistungen auf spätere Erweiterungen verborgen, die wohl dauerhaft totes Kapital bleiben.

Aufwind dank Niederflur

Nach längerem Stillstand soll nun die Nord-Süd-Premetro zur Voll-U-Bahn ausgebaut werden, allerdings hat sich das Eröffnungsdatum bereits vor Baubeginn um Jahre nach hinten verschoben, 2028 ist aktuell im Gespräch.

Für die Straßenbahn gab es im neuen Jahrtausend endlich wieder Aufwind. Nach den ersten Bombardier-Niederflurwagen der Serie 2000, die mit ihren achslosen Fahrwerken nicht ganz befriedigten, erschienen ab 2006 mit den T3000 und T4000 die zeitgemäßen und eleganten „Cityrunner" im Stadtbild, zweitere mit mehr als 43 Metern Länge und 253 Plätzen. Auch erweiterte der Betrieb erstmals seit Jahrzehnten sein Netz.

In den letzten Jahren vervollständigten die Planer das Konzept von „starken" (Bezeichnung „Crono", einstellige Nummern) und ergänzenden Linien weiter. So eröffnete 2018 die neue Linie 9, eine Neubaustrecke in zeitgemäßem Standard auf eigener Trasse und Rasengleis im Nordwesten der Stadt. Perspektivisch soll diese noch verlängert werden. Andererseits kämpft auch der Brüsseler Betrieb mit den üblichen Problemen: Strecken im Mischverkehr und politischer Widerstand gegen eine Bevorzugung der Straßenbahn.

Am Tag der großen Parade war von den Konflikten wenig zu spüren, es herrschte gute Stimmung. Um 13 Uhr startete die offizielle Fahrt in Legrand, am Place Royale stiegen die Festgäste – zwei Minister der Brüsseler Regierung, Betriebsleiter der Straßenbahn, Museumsvorstand und weitere VIPs – in die Pferdebahn. Es folgte der Höhepunkt: 150 Jahre Straßenbahngeschichte in Form wunderbar restaurierter Museumszüge. Nach dem Wechsel über die Parallelweiche bei der Station Botanique aufs richtige Gleis fuhr die Karavane zur Wendeschleife um die Kirche Sainte Marie, danach begann der Publikumsbetrieb entlang der historischen ersten Pferdebahnstrecke.

HARALD A. JAHN

Liste der Fahrzeuge in der Jubiläumsparade

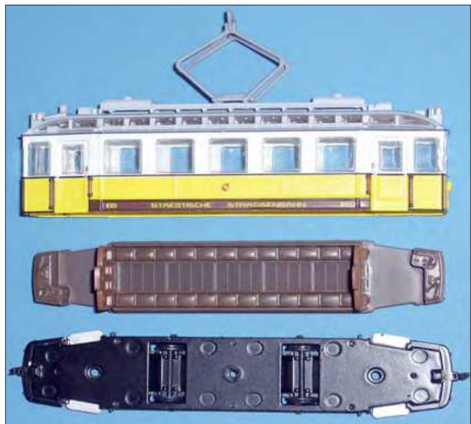
Nummer	Typ	Baujahr	Zustand	Bemerkungen
46	2xATw	1934	1971	ex Standard-Tw 1205
509	2xPf.-Sommerwagen	1888	1888	TB, nur Parade
2	Pferde-Omnibus	1891	1891	Nord-Midi, nur Parade
6	Pferde-Omnibus	1889	1889	CFE, fünftes Rad zur Spurführung, nur Parade
830	2xZR-Tw, offen	1901	1901	TB, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
346	2xZR-Tw „California"	1903	1903	CFE, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
984 + 301	2xZR-Tw + 2x-Sommer-Bw	1906/01	1906	TB, Parade, Tw Fahrten Mittwoch und Sonntag
1305 + 671	2xZR-Tw + 2xZR-Bw	1910	1910	TB, Parade, Tw Fahrten Mittwoch und Sonntag
1750	2xZR-Tw	1914	1918	TB, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
428	2xZR-Tw, offen	1903	1920	CFE, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
1348 + 29	2xZR-Tw + 2x-Sommer-Bw	1923/10	1923	TB, Parade, Tw Fahrten Mittwoch und Sonntag
5025	4xER-Tw	1935	1935	TB, nur Parade
1259 + 2118	2xER-Tw + 2xER-Bw	1934/29	1936	Standardwagen, TB, nur Parade
1763	2xER-Tw	1914	1941	TB, nur Parade
1002 + 102	2xER-Tw + 2xER-Bw	1934/29	1951	Standardwagen, TB, nur Parade
7047	4xER-Tw	1952	1952	PCC, nur Parade
9098	2xER-Tw	1960	1960	Aufbauwagen, nur Parade
7500	6xER-Gel-Tw	1962	1974	PCC, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
4032	2x+2x-ER-Tw	1963	1963	Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
1505	2xER-Tw	1934	1967	Standardwagen modernisiert, nur Parade
7093	4xER-Tw	1957	1969	PCC, Parade, Fahrten Mittwoch
7171	4xER-Tw	1971	1991	PCC, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
7786	6x-ZR-Gel-Tw	1972	2019	PCC, Betriebsfahrzeug
7916	8xZR-Gel-Tw	1977	2019	PCC, Betriebsfahrzeug
2001	6xZR-Nf.-Gel-Tw	1994	2019	Betriebsfahrzeug
3026	6xZR-Nf.-Gel-Tw	2006	2019	Betriebsfahrzeug
4070	8xZR-Nf.-Gel-Tw	2006	2019	Betriebsfahrzeug
7601	6xZR-Atw	1972	2019	Restaurant-Tram
95	2xSchneekehre	1904	1904	–
272 + 289	2xATw + 2xABw	1927	1927	Lore von 1910
7	2xATw	1934	1970	ex Standard-Tw
16	2xATw	1934	1971	ex Standard-Tw
33 + 131	2xATw + 2xABw	1934	1973	ex Standard-Tw + Wasserlore
7055 + 117	4xATw	1955	2005	ex PCC + Kranlore
7019	4xATw	1951	2014	ex PCC
1,101,102,2	4xATw + 4xABw	2007	2007	Universal-Arbeitszug, vierteilig, Dieselantrieb
540	Zweiwege-Unimog	2017	2017	–
404	Zweiwege-Turmwagen	2013	2013	–
13	Renault 4CV	1956	1956	Verkehrsmeisterwagen
1376 + 2004	2xER-Tw + 2xER-Bw	1934	1951	Standardwagen, Fahrten Mittwoch und Sonntag
5008	4xER-Tw	1935	1976	nur Fahrten Mittwoch und Sonntag
1064	2xER-Tw	1934	1951	Standardwagen, Fahrten Mittwoch und Sonntag
7065	4xER-Tw	1956	1974	PCC, Fahrten Mittwoch
59 + 604	2xER-Tw + 2xER-Bw	1934	1968	Standardwagen. Fahrten Mittwoch und Sonntag

Zusammenstellung der Fahrzeugliste: Christoph Heuer

Der Schweizer Atlas-Verlag hat mit dem Modell des Karlsruher Spiegelwagens ein sehr ordentliches Ergebnis abgeliefert, das geradezu nach einer Motorisierung verlangt HELMUT GIERAMM (4)

In Bewegung gesetzt

Spiegel-Tw von Atlas ■ Das als Standmodell verkaufte Karlsruher Trammodell erfordert einigen Aufwand, um es fahren zu lassen. Helmut Gieramm zeigt, wie es geht



Nach Entfernen der Stirnlampen lassen sich die wesentlichen Teile leicht auseinander nehmen

Über viele Jahre hat der Schweizer Atlas-Verlag mit seinen Modellen die Sammler beglückt. Für Tramfreunde gab es die Reihe „Legendäre Straßenbahnen". Vor zwei Jahren kündigte der Verlag aber das Aus für seine Modellserien an. Neues wird es nicht mehr geben, Bekanntes kann oft weiterhin geliefert werden. Noch lieferbar ist auch der Karlsruher Spiegel-Tw 100. Dessen Motorisierung nachfolgend beschrieben wird.

Das Modell macht auf mich einen sehr gelungenen Eindruck, wenn auch die Nachbildung des Museums-Tw 100 nicht gerade einem typischen Bauzustand der Spiegelwagen entspricht. Darüber zu jammern bedeutet allerdings Jammern auf einem sehr hohen Niveau. Wie alle Atlas-Modelle ist auch der Spiegelwagen ein reines Standmodell. Um an das Innere des Wagens zu gelangen, müssen die Stirnlampen entfernt werden. Ich erledigte dies mit einem dünnen Bohrer. Die auf diese Weise zerstörten Lampenimita-



Der fertige Karlsruher Zug aus Tw und Bw. Beide H0-Fahrzeuge entstanden aus dem Spiegelwagen-Standmodell vom Atlas-Verlag. Zum Glück hatte Helmut Gieramm noch Wasser-Schiebebilder von Tramalan-Bausätzen „rumliegen", um dem Beiwagen die richtige Wagennummer zu geben

te musste ich neu basteln. Wie auch bei früheren Modellen hat Atlas als Radsätze maßstabsgenaue Nachbauten erstellt. Ein handelsüblicher H0-Radsatz hat da keine Chance, zwischen die Achslager zu passen. Ich musste die verklebten Fahrgestellrahmen aus Kunststoff vorsichtig vom metallenen Wagenboden lösen und sie später etwas weiter zum Rand hin neu ankleben.

Der Wagenkasten ist vorbildlich schmal. Um noch ein wenig von der Innenausstattung zu retten, entschloss ich mich für den enbenfalls schmal gebauten PMT-Antrieb mit 34-Millimeter-Achsstand.

Mit Kleinbohrmaschine, flexibler Welle, Trennscheiben und Bohrern aus dem Dentalbereich schaffte ich in Metall und Kunststoff Platz für den Antrieb. Die Fahrwerksblenden musste ich zum Schluss so platzieren, dass sie die Radsätze nicht berühren.

Dieser Umbau war eigentlich nicht so schwer, er gestaltete sich halt zeitaufwendig und es entstand reichlich Metallstaub. Da es die Spiegelwagen auch als baugleiche Beiwagen gab und als Museumswagen noch gibt, baute ich zeitgleich ein weiteres Atlas-Modell zum Bw um.

Der PMT-Antrieb kann eingebaut werden. Dafür wurden in der Bodenplatte und in der Inneneinrichtung große Öffnungen herausgearbeitet

Wenn damit auch die Motorisierung wegfiel, es taten sich genügend andere Arbeiten auf. Das Dach musste ich von den triebwagentypischen Details befreien, die größtenteils mit dem Hauptdach in einem Stück gegossen waren. Jedes entfernte Detail hinterließ ein mehr oder weniger großes Loch. Auch an den Fronten mussten die Löcher für die Stirnlampen geschlossen werden.

Diese Arbeiten hinterließen natürlich einige unschöne Stellen im Lack, die ich aber problemlos beseitigen konnte. Von meinen Spiegelwagen-Bausätzen von Tramalan hatte ich noch Abziehbilder in Reserve, die mir nun halfen, den Beiwagen abschließend mit neuen Wagennummern zu versehen.

Auch wenn mir das Gelb des Atlas-Modells ein wenig zu schrill erscheint, halte ich dieses Fahrzeug für gut gelungen. HELMUT GIERAMM/JOG



Fertig mit Warnstreifen, Beschriftungen und Zielschild dekoriert, steht das Fahrzeug nun einsatzbereit im Betriebshof und wartet auf die Ausfahrt

Gegen Staub und Unkraut

Sprengwagen in H0 ■ Anfangs benetzte dieser Aw in heißen Sommern die Straßen, später sprühte er dann gegen grünen Wildwuchs. Guido Mandorf baute ihn als Modell

Wenn man „Sprengwagen" hört, könnte man an etwas Explosives denken. So ist es aber nicht, denn hier geht's um Wasser sprengen.
Als das Vorbild meines neuen H0-Modells 1913 gebaut wurde, waren auch im städtischen Raum viele Straßen nicht befestigt. Im Sommer kam es oft zu starken Staubbelastungen. Um dem Abhilfe zu leisten, wurden Sprengwagen eingesetzt, die die Straßen mit Wasser benetzten, um den Staub zu binden. In den 1960er-Jahren wurde das Vorbildfahrzeug modernisiert und umgebaut, um Unkrautvernichtungsmittel zu versprühen. Nachdem es später etliche Jahre im damaligen Deutschen Straßenbahn-Museum vor sich hin rostete, kam es im Jahr 2001 zurück nach Düsseldorf. Seidem befindet es sich in Aufarbeitung durch die Mitglieder der Linie D.





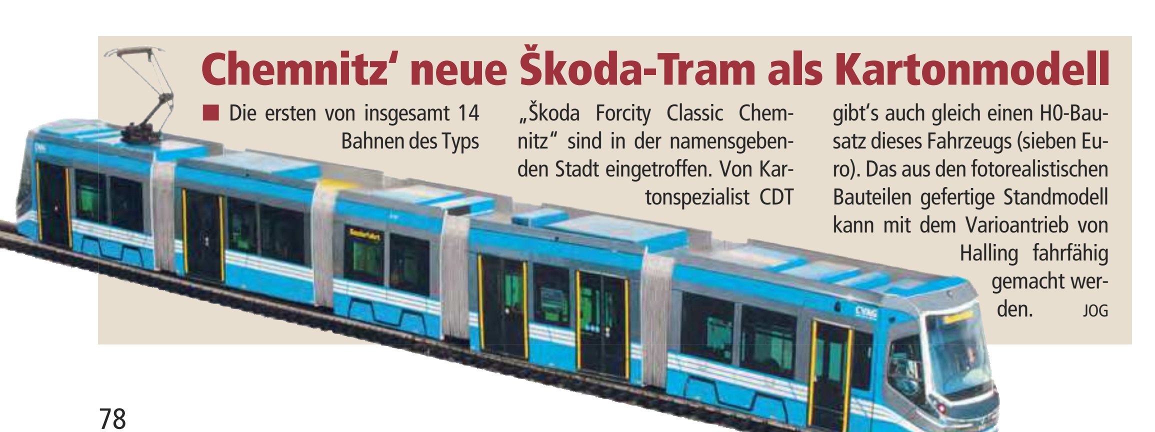
GUIDO MANDORF (3)

Das Modell wurde um x- und y-Achse gedreht gedruckt, um den Bauraum auszunutzen (li. Foto). Nachdem der Rohling von den für den Druck nötigen Hilfsstegen befreit ist, steht es erstmals auf Rädern (re. Foto)

Das Fahrzeug war aufgrund seiner Besonderheit für mich auch als Modell sehr reizvoll. Mit Hilfe einer Konstruktionszeichnung sowie Fotos und Messungen am Original habe ich eine 3-D-Konstruktion erstellt. Hier ergab sich die besondere Schwierigkeit, dass das Modell auch aus eigener Kraft fahren sollte. Der geringe Drehzapfenabstand und die offene Bauweise verboten den Einbau eines Antriebs zwischen den Drehgestellen. Ich musste einen anderen Weg gehen und entschied mich für einen kleinen Motor, der auch für Carsystem-Modelle genutzt wird. Dieser konnte in den Rahmen integriert werden, ist jedoch nur für Spannungen bis sechs Volt ausgelegt, sodass ich auf den Digitaldecoder DH06A von Doehler & Hass zurückgegriffen habe, der für genau solche Motoren ausgelegt ist. Da keine Anhänger gezogen werden, reichte es aus, nur ein Drehgestell anzutreiben.
Dieser 3-D-Druck entstand in Heimarbeit auf einem Anycubic Photon, sodass ich mich auch mit dem Thema der Druckvorbereitung auseinandersetzen musste. GUIDO MANDORF

Chemnitz' neue Škoda-Tram als Kartonmodell

■ Die ersten von insgesamt 14 Bahnen des Typs „Škoda Forcity Classic Chemnitz" sind in der namensgebenden Stadt eingetroffen. Von Kartonspezialist CDT gibt's auch gleich einen H0-Bausatz dieses Fahrzeugs (sieben Euro). Das aus den fotorealistischen Bauteilen gefertige Standmodell kann mit dem Varioantrieb von Halling fahrfähig gemacht werden. JOG




PHILIPP BORCHERT

Das jüngste Werk von Philipp Borchert aus Berlin ist ein Steuergelenkwagen. Wie auch seine anderen Modelle sind es reine Standmodelle



DIETRICH MEIER

Diesen Fantasie-N4C hat Dietrich Meier konstruiert. Das Herkulesbahn-Werbemodell konnte man sich bis 2012 direkt von Lego liefern lassen

Weitere Trammodelle von den Lego-Straßenbahnern

■ Das Thema Straßenbahn steht bei sehr vielen Lego-Liebhabern besonders hoch im Kurs. Im SM 2/19 stellten wir die aus den dänischen Steinen gebauten Trammodelle von Philipp Borchert vor. Zum Schluss riefen wir die Lego-Trambahner auf, ihre Fahrzeuge doch mal den anderen Straßenbahnfreunden zu zeigen. Heute nun also weitere interessante Lego-Straßenbahnen.

Inzwischen hat sich Borchert auch an einen Steuergelenkwagen herangewagt. Er sagt: „Das ist eine Grundbauform, die ich mangels Verständnis lange außen vor gelassen habe und dessen Bau auch einiges an Ideenreichtum erfordert hat.“ Das komplizierte Fahrzeug ist ihm aber gelungen. „Das Kreuzgestänge funktioniert gut und ist von außen nicht erkennbar – man sieht es erst, wenn man unter den Wagen schaut“, freut sich der Lego-Straßenbahner.

Schon vor zehn Jahren hat Dietrich Meier aus Niedersachsen in Anlehnung an den Stadtbahnwagen N8C ein verkürztes Lego-Fahrzeug als N4C entworfen. Das Modell war in der ursprünglich blauen Version als Werbung für den Wiederaufbau der Herkulesbahn in Kassel gedacht und ist dafür auch in mehreren Exemplaren verwendet worden. Später hat er das gleiche Modell auch in den Farben anderer Verkehrsbetriebe entworfen und gebaut. Die erforderlichen Bausteine waren in eine Lego-Datenbank hochgeladen, so dass eine N4C-Tram für etwa 60 Euro bei „Lego-Design by me“ bestellt werden konnte. Man bekam dann nach einer Woche den bestellten N4C-Triebwagen in einem professionellen Lego-Karton zugeschickt, auf dem das Trammodell groß abgebildet war. Auch eine gut verständliche Bauanleitung war dabei. Lego hat diesen Service aber 2012 eingestellt. Auf seiner Homepage (dietrich-meier.hpage.de/herkulesbahn-lego.html) beschreibt Meier, wie man auch heute noch an die Lego-Trambahnen kommt. JOG

0 89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@strassenbahn-magazin.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

Ihre Seiten: Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung



In Scheveningen Noorderstrand warten ein Avenio (5027) und zwei GLT 8 (3145 und 3140) in der Abendsonne auf die Abfahrt …" WOLFGANG HUGO

Zu: „Entdeckungen von Altstadt bis Meer" (SM 5/2019)

Lob zum Beitrag über Den Haag

Dank und Glückwunsch an die beiden Autoren der Reportage über Den Haag, Michael Kochems und Michael Beitelsmann. In der Tat hat das größte Netz der Niederlande sehr viel zu bieten, hinzu kommen – wie auf einer Seite kompakt und bildreich dokumentiert – die Touristentram und das Straßenbahnmuseum Den Haag. Danke auch für die Fotostellen und daher anbei als Ergänzung ein Foto vom 8. April 2018 von der Endstation der Linie 1 in Scheveningen Noorderstrand.

Wolfgang Hugo, Würzburg

Zu: „Kohlen für die Stadt" (SM 6/2019)

Gera versus Hannover?

Kürzlich erhielt ich die neue Ausgabe des STRASSENBAHN MAGAZIN. Sofort sprang mir der Titel zu einem Artikel auf: Gütertram-Hauptstadt Gera. Im Artikel wird dies zwar nicht wiederholt, aber diese Überschrift ist falsch! Nicht Gera – sondern Hannover hatte den größten Deutsche Straßenbahn-Güterverkehr! Dies ist allgemein anerkannt. Ich bitte sie, auf diesen Fehler in der nächsten Ausgabe hinzuweisen.

Peter Sohns, per e-Mail

Anmerkung der Redaktion:
Natürlich bewegte sich der Gütertrans-

Die ersten 50 Jahre der Kieler Straßenbahn

Die Auswertung zum Teil noch unbekannter Unterlagen führte Autor André Hellmuth in Vorbereitung des Buches zu zahlreichen neuen Erkenntnissen und Klarstellungen, die in ihrer Menge den Rahmen für einen Buchband sprengten, sodass er zunächst in seinem bereits Ende 2018 erschienenen Band I die Geschehnisse um die Kieler Straßenbahn bis 1931 bündelte. Der mit seinem Herzensthema Kiel auch als Autor im STRASSENBAHN MAGAZIN bekannte Hellmuth hat zahlreiche historische Aufnahmen und Dokumente zusammengestellt, die den Betrachter mitnehmen auf eine Zeitreise in das erste halbe Jahrhundert der Kieler Straßenbahn. Beeindruckend sind neben in voller Länge abgedruckten Originaldokumenten die vielen enthaltenen Pläne und Zeichnungen; auch Gleispläne und Hochbauten der Depots werden vorgestellt. Dabei dürfte sich auch für Modellstraßenbahner die eine oder andere Anregung finden.

Die Bilder weisen eine durchwegs gute bis exzellente Druckqualität auf, dabei dokumentieren zahlreiche Bildvergleiche von früher und heute die Veränderungen des Stadtbildes. Das Werk bricht an vielen Stellen aus dem Blickwinkel der reinen Straßenbahnbetrachtung aus und ist damit auch für stadtgeschichtlich Interessierte empfehlenswert.

Natürlich findet der Leser in dem vorliegenden Buch auch einen chronologischen Ablauf der Entwicklungsgeschichte, Informationen zu Depots und Betriebsanlagen und eine umfangreiche Wagenparkstatistik und -beschreibung.

Gemeinsam mit dem noch ausstehenden zweiten Band wird dem Kieler Betrieb damit ein Denkmal und zugleich Mahnmal gesetzt – denn nicht alle verkehrspolitischen Entwicklungen liefen hier nach rationalen Gesichtspunkten. In Vorfreude auf Band II kann allen am Thema Straßenbahn Kiel Interessierten klar zum Kauf geraten werden.

MICHAEL SPERL

André Hellmuth: Kieler Straßenbahn, Band I – Schienengebundener Nahverkehr in der Stadt Kiel 1881 – 1931, Eigenverlag, Waldlaubersheim 2018, 204 Seiten im Format 220 x 300 mm, gebunden, über 190 Dokumente/Fotos, Herausgeber: C.I.C. GmbH, Preis: 49,95 Euro, ISBN 978-3 9820093-0-8



Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
E-Mail: redaktion@geramond.de · Fax (0 89) 13 06 99-700

6. Juli, Schönberger Strand: Tag der Straßenbahn. Thema: 125 Jahre Elektromobilität in Hamburg. Vorführung aller fahrfähigen Museumsfahrzeuge, Tel. 040/899 11 43. Info: www.vvm-museumsbahn.de

6. Juli, Augsburg: Nostalgiefahrten mit dem KSW oder GT8 ab Königsplatz, 14.05, 15.05, 16.05 Uhr. Info: www.f-d-a-s.de

6. Juli, Freiburg: Oldtimerlinie 7 Musikhochschule – Paduaallee im 30-Minuten-Takt mit Maximum-Tw, GT4 und/oder Sputnik-Tw. Info: www.fdfs.de

6. Juli, Döbeln: Öffentliche Fahrtage der Pferdebahn, jeweils 10 bis 12 und 14 bis 16.30 Uhr. Info: www.doebelner-pferdebahn.de

6. Juli, Dresden: Führungen durch das Museum, alle 30 Minuten, letzte Führung 15.00 Uhr. Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

6./7. Juli, Nürnberg: Museums-Öffnungstag im Straßenbahndepot St. Peter mit „Straßaboh-Café" und historischer Burgringlinie 15, ab St. Peter stündlich von 9.55 bis 16.55 Uhr, ab Hbf. von 10.30 bis 16.30 Uhr. Info: www.sfnbg.de

7., 28 Juli, München: MVG-Museum geöffnet von 11 bis 17 Uhr. Es fährt an allen Öffnungstagen ein halbstündiger Tram-Shuttle ab Max-Weber-Platz. Info: www.mvg-museum.de

7. Juli, Düsseldorf: Historische Stadtrundfahrt „Von Gerresheim bis Kappes Hamm" mit Zweiachserzug, Start 15 Uhr am Hauptbahnhof. Info: www.linied.net

7., 14., 21., 28. Juli, Stuttgart: Straßenbahnmuseum geöffnet von 10 bis 18 Uhr. Straßenbahn-Oldtimerlinie 23 Bad Cannstatt – Ruhbank/Fernsehturm und zurück. Info: www.shb-ev.info

21. Juli, Chemnitz: Stadtrundfahrt mit Gotha-Triebwagen, 10.30 Uhr ab Roter Turm, Anmeldungen über: Tourist-Information, Tel.: 0371 690680. Info: www.strassenbahn-chemnitz.de

14. Juli, Bochum: „FotoTour Linie 310" – Sonderfahrt mit Fotostopps und Imbiss, Voranmeldung obligatorisch, ca. 10 bis 14 Uhr. Info: www.vhag-bogestra.de

14. Juli, Karlsruhe: Historisches Depot 1913 in der Wagenhalle II auf dem Betriebshof Tullastraße geöffnet, Führungen nach Bedarf. Info: www.tsnv.de

14. Juli, Bremen: Bremer Straßenbahnmuseum DAS DEPOT in der Schloßparkstraße 45 geöffnet und Stadtrundfahrt mit Museumswagen 446 oder 811. Info: www.fdbs.net

14. Juli, Wehmingen: Straßenbahn selbst fahren unter Aufsicht eines Fahrlehrers im Hannoverschen Straßenbahn-Museum Wehmingen, 11 bis 17 Uhr. Info: www.tram-Museum.de

14., 28. Juli, Wuppertal-Kohlfurth: Fahrbetrieb bei der Bergischen Museumsbahnen zwischen Kohlfurther Brücke und Greuel, Fahrkarten beim Schaffner im Wagen. Info: www.bmb-wuppertal.de

20. Juli, Potsdam: Fahrt mit dem Lindner-Triebwagen. Info: www.historische-strassenbahn-potsdam.de

21. Juli, Dortmund: Nahverkehrsmuseum Bahnhof Mooskamp geöffnet, Führungen durch den Museums-Wagenpark und Fahrbetrieb. Info: www.bahnhof-mooskamp.de

21. Juli, Berlin: Themenfahrt mit historischen Straßenbahnen der BVG, dazu Erklärungen zu Stadt- und Fahrzeuggeschichte. Info: www.dvn-berlin.de

27./28. Juli, Bad Schandau: „Kirnitzschtalfest" – Traditionsverkehr mit nostalgischen Wagen auf der Kirnitzschtalbahn, ca. 10 bis 17 Uhr. Info: www.ovps.de

port der Üstra mit ihren weit ins Umland führenden „Gütermagistralen" in seiner Blütezeit und weit über 300 im Güterverkehr genutzten Fahrzeugen auf einem viel höheren Level, als es jemals in Gera der Fall gewesen ist. Allerdings war einerseits der hannoversche Güterverkehr schon seit 1953 eingestellt – da hatte die Geraer Güterstraßenbahn noch ein ganzes Einsatzjahrzehnt vor sich – und andererseits sind die in Relation zur absoluten Netzgröße in Gera einst vorhandenen über 40 Anschlüsse innerhalb des Stadtgebiets durchaus auch ein Superlativ.

Die Leserbriefe werden ggf. gekürzt. Sie geben die Meinung des jeweiligen Verfassers wieder, nicht die der Redaktion. Leserbriefe und -fotos werden mit Angabe des Namens und des Wohnortes des Einsenders veröffentlicht.

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0
Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1
Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14
· LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25
· Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51
· Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühßstr. 34

Postleitzahlgebiet 3
Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52
· Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7
· Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360
· Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4
Menzels Lokschuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6
· Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Willstätterstr. 15
· Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden
· Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5
Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8
· Modellbahn-Center Hünerbein, Modellbahnecke Flunkert, Sülzgürtel 34, 50937 Köln, 52062 Aachen, Augustinergasse 14
· Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6
Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7
Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35
· Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96
· Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C
· Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31
· Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Waldhörnlestr. 18
· Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19
· Augsburger Lokschuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110

Postleitzahlgebiet 9
Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8
· Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5
· Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1
· Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33
· Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13
· Buchhandlung Morawa, 1140 Wien, Postfach 99
· Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Schweiz
Tramclub Basel, Schäferstr. 52, 4125 Riehen

Belgien
Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien
Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentska 32

Dänemark
Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien
Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Niederlande
Booksellers van Stockum, Gedempte Oude Gracht 27, 2011 GK Haarlem

Japan
Dauphin Ltd., 1 F Nakayama Bld., 101-0063 Tokyo

STRASSENBAHN MAGAZIN ▸ Betriebe ▸ Fahrzeuge ▸ Geschichte

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN
STRASSENBAHN MAGAZIN ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel.: 0180/5321617* *oder*
Tel.: 08105/388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180/5321620*
E-Mail: abo@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de/abo
*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 8,90 (D), EUR 9,80 (A), sFr. 15,90 (CH), EUR 10,20 (NL), EUR 10,20 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten) Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 99,90 (inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten). Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer

REDAKTION
(Leserbriefe, Fragen,Kontaktaufnahme)
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 400209, 80702 München
Tel.: 089/130699-720
Fax: 089/130699-700
E-Mail: redaktion@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN
E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 357 • 7/2019 • Juli • 50. Jahrgang
Straßenbahn Magazin, Tel.: 089/130699-720
Infanteriestraße 11a, 80797 München
Chefredakteur: Michael Hofbauer
Verantwortlicher Redakteur: Michael Sperl
Redaktion: Florian Dürr, Frederik Buchleitner, Thomas Hanna-Daoud, Peter Schricker
Redaktion Straßenbahn im Modell: Jens-Olaf Griese-Bandelow
Redaktionsassistentin: Katharina Gudehus
Ständige Mitarbeiter: Michael Beitelsmann, Helmut Gieramm, Christian Lücker, Michael Kochems, Manuel Euer Wolfgang Meier, Bernhard Kußmagk, André Marks, Guido Mandorf, Axel Reuther, Robert Schrempf
Layout: Karin Vierheller
Producerin: Amira Füssel
Verlag: GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de
Geschäftsführung: Henry Allgaier, Alexander Koeppl
Gesamtanzeigenleitung: Thomas Perskowitz, E-Mail: thomas.perskowitz@verlagshaus.de
Anzeigenleitung: Selma Tegethoff, selma.tegethoff@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Rudolf Schuster, rudolf.schuster@verlagshaus.de
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-140
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019
www.verlagshaus-media.de
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel/Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Druck: Walstead Central Europe, Polen
Druckvorstufe: Cromika, Verona

ISSN 0340-7071





CHRISTIAN MUCH

Tram-Idyllen im Hauptstadtnetz

Mit 22 Linien, rund 300 Kilometern Linienlänge, über 500 Fahrzeugen und gut 200 Millionen beförderten Fahrgästen ist das Berliner Straßenbahnsystem das größte in Deutschland und das drittgrößte der Welt. Die Leistungsfähigkeit wächst dank stetiger Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugpark nachhaltig und die gelben Bahnen gehören zum pulsierenden Leben an vielen innerstädtischen „Hotspots". Doch die Berliner Tram hat noch ein anderes Gesicht. Außerhalb des Zentrums fährt sie auf manch' verträumter Vorstadtstrecke und bietet reizvolle Motive, welche die Herzen von Straßenbahnfans und -fotografen höher schlagen lassen. Wir stellen die interessantesten Abschnitte vor.

Weitere Themen der kommenden Ausgabe *

Reisetipp Posen: Endspiel für GT8

Zwischen 1995 und 2011 gelangten neben einigen DÜWAG-GT6 auch insgesamt 57 achtachsige DÜWAG-Einrichtungswagen von der Düsseldorfer Rheinbahn nach Posen. Hiervon befinden sich derzeit noch knapp 20 im Einsatzbestand, dazu kommen sechs 2005 erworbene GT8-Zweirichtungsfahrzeuge aus Frankfurt am Main. Wer sie noch erleben möchte, muss sich sputen, denn Neufahrzeuge für die Ablösung rollen an.


MICHAEL BEITELSMANN


REINHARD SCHULZ

Bochum: Von der 305 zur U35

Vor 30 Jahren wurde die einzige normalspurige Stadtbahnlinie der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG eröffnet. Nachdem wir jüngst die Fahrzeugparkentwicklung der Bochum mit Herne verbindenden U35 beleuchtet haben, blicken wir jetzt auf ihre interessante Geschichte zurück, erinnern an die 1989 von der Stadtbahn abgelöste meterspurige Straßenbahnlinie 305 der Bogestra und wagen einen Blick in die Zukunft der U35.

Die Zürcher Geißböcke

In Zürich hielt 1939 ein neuartiger Straßenbahntyp Einzug, der das Bild der öffentlichen Verkehrsbetriebe und das Selbstverständnis der Fahrgäste umwälzen sollte. Die Dreiachser läuteten in Zürich die neue Ära von modernen Großraumwagen ein. Schon äußerlich unterschieden sich die Ganzmetall-Wagenkästen der „Geißböcke" erheblich von den rohen und eckigen Holzwagenkästen vorheriger Bauarten.



SWS; SLG. HANS BODMER

* Änderungen aufgrund aktueller Anlässe oder aus redaktionellen Gründen vorbehalten



Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser!

Michael Sperl,
verantwortlicher Redakteur

Das Allerletzte …

Polizei stellt Straßenbahnsurfer

Ein 20-Jähriger, der in Köln eine Straßenbahn verpasst hat, ist am 12. April kurzerhand auf das vorstehende Prallelement am Heck gesprungen, hielt sich am Scheibenwischer der Bahn der Linie 7 fest und ist auf diese Weise mitgefahren. Schlecht für ihn: Eine Polizeistreife bemerkte das waghalsige Manöver und beendete kurz darauf an der Haltestelle Moltkestraße das Vorhaben. Zuvor filmte die Polizei den Vorgang zur Beweisaufnahme. Das Video veröffentlichten die Beamten im Anschluss. Auf sein riskantes Verhalten zur Rede gestellt, behauptete der Mann, der eine Sporttasche bei sich hatte, nicht zu spät zum Sport kommen zu wollen. Als Begründung für sein Verhalten gab der Straßenbahnsurfer an, dass die Türen der Straßenbahn schon verriegelt waren, als er an der Haltestelle zusteigen wollte. Eine Ausrede, die die Beamten verblüffte. Trotzdem blüht ihm ein Strafverfahren wegen eines gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr. „In dem Fall ist nichts passiert, aber es ist natürlich hochgefährlich", sagte ein Polizeisprecher über den Vorfall. Glück im Unglück für den Straßenbahnsurfer: Wegen Schwarzfahrens muss er sich nicht verantworten – er befand sich im Besitz eines gültigen Tickets.

MSP


6 Tristanstraße
6
www.vag.de
CityBahn
1005
1005